Ю
В-26

ЕСТВО ДРУЗЕЙ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА

ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТ В МИРОВОЙ ВОЙНЕ

ПОД РЕДАКЦИЕЙ К. Е. ВЕЙГЕЛИНА

МОСКВА
1925

50039/

В26

ОБЩЕСТВО ДРУЗЕЙ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА

10
В-26

К. Е. ВЕЙГЕЛИН

355.4 „1914:1918"

ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТ В МИРОВОЙ ВОЙНЕ

N 195

ОЧЕРКИ И ЭПИЗОДЫ
ВОЗДУШНОЙ ВОЙНЫ
1914—18 г.г.

БИБЛИОТЕКА
ИНСТИТУТА
КРАСНОЙ ПРОФЕССУРЫ
Инв. №
50039/8

ЛЕНИНГРАД
1924

ВОЕННЫЙ
ВЕСТНИК
ВОЕННАЯ
ТИПОГРАФИЯ
Упр. Р.-К. К. А.
Пл. Урицкого, 10.
Ленинградский
Гублит № 13045—7.
Тираж 10.000.
Заказ № 477.

30039/Р

ПРЕДИСЛОВИЕ.

Настоящий сборник имеет в виду осветить некоторые вопросы из деятельности авиации во время мировой войны 1914—1918 гг.

Первый сборник **„Авиация в мировой войне“** затронул наиболее характерные применения в операциях „с воздуха“ (авиация бомбардировочная и штурмовая, днем и ночью), „в воздухе“ (авиация истребительная) и особо службу авиации при морском флоте.

В настоящем издании дается освещение деятельности другого рода, не столь видной и эффектной, но более широкой и необходимой для низовых вооруженных сил: служба наблюдения, обслуживание артиллерии и пехоты и некоторые другие применения.

Отдельная глава затрагивает вопросы воздушной обороны внутренней территории страны, при чем здесь попутно даются сведения,—в английском освещении,—и о весьма важных для этого дела операциях единственного в своем роде цеппелиновского воздушного флота.

Для более живого иллюстрирования и для лучшего ознакомления с лётной службой и лётным бытом, во многих главах, и особо в конце, приведен ряд эпизодов, рассказанных самими участниками.

Выбор материала делался из следующих источников: 1) Die Deutschen Luftstreitkräfte im Weltkriege (G. P. Neumann); 2) The struggle in the air (C. C. Turner).—Отдельные эпизоды взяты еще из сборников Lehmann's Verlag „In der Luft unbesiegt“ и „Auf See unbesiegt“ и из книжек „Doppeldecker C 666“ (Heidemark) и „Als Kampfflieger am Suez-Kanal“ (Henkelburg).

Во многих повествованиях преднамеренно сохранен не только язык подлинника, но и тот характерный для каждой нации дух шовинизма, которым в эпоху империалистической войны были воодушевлены почти все ее участники.

Ленинград.
Июнь 1924 г.

К. Вейгелин.

I. Характер развития авиации в 1914—1918 гг.

Германская авиация на западном фронте до позиционной войны.

Применение самолетов во время маневренной войны вначале вполне совпадало со взглядами, установившимися в мирное время. На первом месте стояла стратегическая разведка. Последняя потребовала для себя почти все авиотряды, тем более, что прогресс военной техники очень скоро исключил возможность возлагать наблюдение за операциями на конницу. На артиллерийской службе авиацию почти совершенно не знали. Первое планомерное и действительно успешное наблюдение за стрельбой было произведено самолетами 23 авиотряда при осаде кр. Мобеж. Вместо радио, не получившего еще в то время применения, пользовались световой сигнализацией.

Воздушная бомба была оружием случайным. Стрелам [1]) придавалось преувеличенное значение. О серьезных боях в воздухе не могло еще быть и речи. Воздушная фотография находила применение лишь в виде отдельных снимков, как пополнение зрительного наблюдения за сооружением крепостей и укрепленных позиций.

Как средство связи, самолет скоро приобрел значение, далеко превзошедшее ожидания мирного времени. Уже во время рукопашного боя в Люттихе, когда не было никакой другой связи с войсками, пробравшимися в крепость, одному самолету 1 армии удалось спуститься между двумя фортами, находившимися еще в руках неприятеля, разузнать о положении вещей и донести о том штабу армии. Когда 22 августа 1914 г. II армия не имела никакой связи с правым флангом III армии и восстановить эту связь не удалось, то необходимость получить какие-либо сведения о 12 запасном корпусе вынудила послать для связи три самолета. Последние и выполнили возложенную на них задачу—уже после полудня штаб армии знал, что 12 запасный корпус с дивизией правого фланга находится к востоку от Ивуар, что через р. Маас они еще не перешли, но что переход через нее намечен на сегодня.

---

[1]) Стрелы (летучие) — металлические заостренные стержни (как карандаш), наносящие поражения живым целям простым выбрасыванием с высоты ок. 1.500 м. *Ред.*

Летчики I и II армии,—помимо содействия операциям у Люттиха,—дали штабам армий и штабам корпусов первые известия о сооружении укрепленных позиций у Жетт и Диль, и о занятии, а затем и об оставлении их бельгийцами. Своевременно было обнаружено передвижение англичан на Мон, позднейшее отступление их вместе с французами на юг, отступление бельгийской армии к Антверпену и, наконец, сосредоточение противника против правого фланга. Летчикам III армии удалось безошибочно установить сооружение полевых укреплений на левом берегу р. Маас между Намюр и Живет. Рано утром 24 августа воздушная разведка обнаружила отступление французов широким фронтом к югу и к юго-западу через позиции Живет—Филиппвиль—Бомон. Это весьма ценное донесение послужило причиной изменения штармом III отданного на этот день приказа по армии: намеченное первоначально наступление с востока и с запада для поддержки II армии было заменено преследованием французов в юго-западном направлении. Из многочисленных воздушных донесений III армии видно, что отступление французов происходило в полном порядке. Это особенно интересно в том отношении, что в мирное время все и очень охотно жили с убеждением, что первые неудачи противника приведут его к полнейшему краху.

Воздушная разведка IV армии производилась по направлению к Вердену и у самого Вердена. Операции этой армии производились почти исключительно на основании результатов разведок, произведенных 6-м, 10-м и 27-м авиотрядами. Вполне определенно удалось установить обход IV французской армии около Седана, переход ее через р. Маас 19/20 августа и продвижение через Арденны на Нейшато. Примером того, какой регулярности достигало наблюдение передвижений противника, может послужить следующее донесение от 14 августа 27-го авиотряда 18-го армейского корпуса:

— „Район до линии Монмеди—Марвиль свободен. Перед линией Фреле-сек (южнее Монмеди)—слабо занятые оборонительные позиции, состоящие из отдельных, расположенных глубокими уступами взводных и ротных окопов и из артиллерии, окопавшейся восточнее Фре. Два армейских корпуса направляются к северу. Авангардные части армии (три пехотных полка с артиллерией), выйдя из Жермон и Бюзанси, соединились в 7 часов утра севернее Аут. Право-фланговое прикрытие (три батальона и три батареи) выступило в 7 часов утра из Бюзанси на Фосс, главные силы—в 7 час. 45 м. утра из Граппре на Теворг (пехотная дивизия); одна пехотная бригада с артиллерией—из Жювин на С.-Жорж-Имекур; одна пехотная дивизия—из Флевиля на Ландре; одна пехотная дивизия—из Шарпентри через Роман—Су—Монфокон—Бантевиль (8 час. утра) на Ремонвиль. Право-фланговое прикрытие (один пехотный полк, три батареи) собирается у Брисля-на-Мёз. Выгрузка окончена; отдельные еще неразгруженные поезда содержат, повидимому, продовольствие и снаряды".

Во всех приказах по армиям, как и в приказах штабов 8-го и 18-го корпусов, постоянно можно видеть отражение воздушных донесений, как исходной точки для распоряжений. Напр. донесение 27-го авиотряда имело решающее значение для победного исхода сражения при Нейшато; 22 августа 18-й армейский корпус получил приказ расположиться на отдых в Либремон и около него. В это время пришло известие, что четыре неприятельские колонны, каждая примерно в одну дивизию, идут по направлению на Бертрикс и по дорогам к северо-востоку и юго-западу от него. Немедленно последовала отмена приказа об отдыхе, и продолжение наступления дало возможность 18-му корпусу своевременно принять в сражении успешное участие. Уже 23 августа в 9 час. утра поступили первые воздушные донесения о начавшемся отступлении IV французской армии по направлению к р. Маас.

При V армии 5-й и 6-ой запасные корпуса за недостатком авиотрядов не могли быть снабжены авиацией. Штаб этой армии, справедливо дорожа немногими самолетами, имевшимися в его распоряжении во время наступления, удержал свой армейский авиотряд, как резерв; наблюдение же за пограничным районом предоставил сначала летчикам действующих армейских корпусов 5-го, 6-го и 16-го. Участие авиации в поражении III французской армии между Монмеди и Аудум штаб армии оценил выводом, что „не будь летчиков и радио-связи, сражения при Лонгви и Отэн-Бах не могли-бы быть выиграны". Особенное значение приобрело своевременное обнаружение наступлений, предпринимавшихся в то время из крепости Верден во фланг нашей армии. 24-го августа одному самолету 25-го авиотряда удалось передать важный решающего значения приказ штаба армии 5-му запасному корпусу, с которым была утрачена всякая связь.

На долю авиации при VI армии с середины августа, после выяснения группировки неприятельских сил, выпала задача держать соприкосновение с противником во время отступления нашей армии за реку Саар. Участие бывшего авиотряда крепости Гермерсгейм в осаде Маненвиля не принесло пользы, вследствие снабжения отряда устарелыми самолетами и за отсутствием фотооборудования. Воздушные разведки дали весьма ценные данные для наступления VI армии на позицию де-Нанси. Особенную услугу оказали летчики VI армии тем, что они очень быстро установили перегруппировку французов к ее левому крылу. Основанием для приказа о переводе 1-го Баварского запасного корпуса в сентябре в северную Францию послужили донесения Баварского авиотряда № 4-б. Также и после падения Лиля, до начала собственно позиционной войны, решения штаба армии существенно облегчались воздушными донесениями. Таким образом, к 24 октября

1914 г., благодаря планомерному наблюдению жел.-дор. линии С. Омер-Гацебрук, были безошибочно обнаружены подкрепления неприятеля, предназначавшиеся против VI армии. Вследствие этого Верховное Командование отказалось от дальнейшего отвода войск на помощь IV армии.

Во время сражения при Мюльгаузене в августе 1914 г. донесения летчиков VII армии об отсутствии противника в Вогезах освободили штаб армии от заботы о правом фланге. В начале сентября были точно обнаружены передвижения французов в направлении Эпиналь—Париж. Во время стягивания VII армии к правому крылу фронта, авиотряды взяли на себя разведку при I и II армиях и создали базис для своего дальнейшего применения.

Воздушная работа армейского авиотряда фон-Штранц, сорганизовавшегося только в начале сентября 1914 г., ограничивалась сначала наблюдением за оборонительными мерами, которые готовились на Кот-Лорэн против нашего наступления. Рано наступившая здесь позиционная война выдвинула скоро на первый план и собственные требования, как, напр., ближнюю разведку с аэрофотографированием. Таким образом воздушное фотографирование нашло себе ценное применение уже в связи с обстрелами фортов Труайон, ле-Парош, Камп-де-Ромэн и Лионвилль.

Сформированный лишь в середине августа 1914 г. армейский авиотряд Гэде, на долю которого после отвода VII армии выпала охрана Эльзаса к югу от Страсбурга до Швейцарской границы, не располагал никакой регулярной в лётном отношении организацией. Разведка производилась самолетами и экипажами[1]) из частей 7 армейского авио-парка и авио-школы в Фрейбурге. Я сам принимал участие в разведках в южные Вогезы и к Бельфору. Уже 24 августа, в донесении своем, посланном в 7 ч. 45 м. вечера в штаб армии (А. О. К.), я выразил вкратце свое общее впечатление дословно следующим текстом: „французов нет".

Влияние позиционной войны на применение германской авиации.

К началу позиционной войны в сентябре 1914 г., при крайнем стеснении в пространстве, крупные массы войск с обеих сторон близко сошлись друг против друга сомкнутыми фронтами, длиною в сотни километров, не давая никакого простора для действий конницы. Такое положение настойчиво требовало применения операций в воздухе, как для стратегической, так и для тактической разведки. Почти нигде не было открытых флангов, которые давали бы возмож-

[1]) Экипаж самолета — его летчики, т.-е. обычно пилот и наблюдатель, а в больших самолетах еще механик, штурман (аэро-навигатор), пулеметчик и т. д. *Ред.*

ность конным корпусам, действующим по старому образцу на флангах, видеть расположение противника в тылу: выступление, продвижение и размещение его резервов, сеть железных и обыкновенных дорог, постройку его позиций и многое другое. Сфера, подлежавшая нашей разведке, расширилась неимоверно.

Увеличенная дальность стрельбы артиллерии, получившая большое применение стрельба по невидимой цели и вполне укрытые и замаскированные расположения батарей, параллельно с применением все бо́льших артиллерийских масс, постепенно настолько усилили трудность наблюдения за стрельбой и корректирование огня, что явилась необходимость в изыскании нового средства для наблюдения. „Артиллерийский самолет" должен был заполнить эту брешь, так как только он и мог вообще разыскивать замаскированные цели, облегчая затем экономичный обстрел их снарядами. Привязные аэростаты, обычно располагаемые для наблюдения далеко сзади, не были в состоянии справиться одни с новым положением, хотя помощь их для командования оставалась незаменимой и тогда. Борьбу с этими аэростатами тоже пришлось передать исключительно авиации.

Таким образом самолет, будучи первоначально оружием только стратегическим, сделался и тактической необходимостью.

Параллельно с глубокой разведкой, имевшей цели более отдаленные, началась разведка и ближняя, снабженная всеми техническими средствами, прежде всего оборудованием для фотос'емки [1]). При все большей специализации в области заданий, появились разведки как малого масштаба, так и крупного, как по общему обследованию, так и чисто целевые разведки, и, сверх того, зародилась служба наблюдения по частным заданиям артиллерийским и пехотным. Под влиянием воздушного наблюдения командование было вынуждено производить передвижение войск и обозов чаще ночью, сильно развив еще количественно и качественно артиллерийские средства воздушной обороны. Скоро явилось и противодействие: авиации пришлось во многих случаях перейти к ночным действиям и вместо первоначальной высоты в 800—1200 метров, которые едва спасали летчиков от огня ружейного и пулеметного, забирать высоты в 2000—3500 метров, а позднее, вследствие развития воздушного боя, подниматься еще много выше.

Воздушный бой также сыграл свою роль в ряду причин и разных явлений позиционной войны и в развитии самой

---

[1]) Фотос'емка—планомерное выполнение работ по воздушному фотографированию с обработкой полученных снимков и размножением их для надобностей штабов и частей войск.

авиации. Первому периоду мировой войны воздушные бои знакомы не были. Бой самолета с самолетом явился результатом второго года войны. Для развития его техника мирного времени в Германии не сделала почти ничего; во Франции же и в Англии почва для того отчасти была подготовлена. Если в первый период маневренной войны, с ее широко раскинутыми и далеко углубленными наступательными операциями, на долю авиации выпали задачи, главным образом, стратегической (глубокой) разведки, то, по образцу конной разведки, было необходимо уклоняться от отнимающих много времени передовых стычек, т.-е. в данном случае от столкновений с неприятельскими самолетами.

Скрытие передвижений войск брала на себя войсковая, тактическая (ближняя) разведка, главным образом, конница. Эта картина совершенно изменилась с установлением позиционной войны с полным переходом задач по маскировке и разведке от конницы к авиации. Подобно тому, как прежде конница с боем прокладывала дорогу через передовые неприятельские части для небольших разведочных отрядов, так теперь вооруженные самолеты (истребительные), поддерживаемые воздухобойной артиллерией, должны были преодолевать неприятельский барраж (воздушную охрану), чтобы дать этим возможность пробираться вперед собственным разведочным самолетам. Артиллерийские самолеты также должны были охраняться от воздушного нападения, а фронт, тыл и даже внутренние районы страны—от неприятельских бомбоносцев. С другой стороны нужно было обеспечить защиту от неприятельских сторожевых отрядов своей собственной авиации, дав ей этим возможность наносить поражения противнику вторжением на его территорию.

Таким образом перед авиацией открылись новые задачи. Это был период зарождения воздушной тактики, когда вместо самолетов, сражающихся в одиночку, создались очень скоро тактические боевые единицы в виде целых отрядов и дивизионов.

Все теснее становилась совместная работа авиации с действующими войсками, пока, наконец, самолеты, в образе штурмовых дивизионов [1]), своим непосредственным вмешательством в боевые действия не обратились в оружие, решающее исход сражения. Так, под влиянием позиционной войны, границы района действий авиации из стратегической отдаленности постепенно придвинулись до линии передовых неприятельских и собственных окопов, с которыми в дни больших

[1]) Штурмовые авио-дивизионы — авиоотряды, сведенные по четыре для действий с воздуха (с минимальной высоты) по живым целям: колонны войск, артиллерии или обозов, штабы, стрелковые цепи, гарнизоны укреплений и батарей, экипаж корабля и т. д. *Ред.*

сражений единственную надежную связь могли дать только одни летчики.

Наконец, большие скопления военных запасов всякого рода, а равно и войск, располагающихся лагерями на небольших пространствах, товарные жел.-дор. станции и гавани, переполненные поездами и кораблями позади неподвижных вытянутых фронтов в позиционной войне,—все это представляло для бомбардировки с самолетов такие удобные цели, о каких маневренная война не имела даже понятия. Тогда как раньше случайное бросание бомб отдельными самолетами небольшой грузоподъемности имело иногда моральный, редко материальный успех, — втечение следующих лет войны организовывались массовые бомбардировки, с использованием для этой цели созданных техникой самолетов большой грузоподъемности (двух-моторные бомбоносцы и воздушные крейсера). От отдельных небольших частей, применявшихся сначала только от случая к случаю, это привело к планомерному формированию больших бомбардировочных дивизионов, для которых, одинаково как и для истребительных и штурмовых дивизионов, создалась своя тактика походных движений и боевых действий, отвечающая особенностям преследуемых ими целей. Эшелонирование по высоте, т.-е. включение еще третьего измерения, было главной своеобразностью этой тактики и в основе отличало ее от всего, существовавшего до тех пор.

Для каждой из отраслей деятельности авиации, указанных в этом очерке, выявились свои методы применения, вполне определенные и часто изменяемые и усовершенствуемые сообразно с накопляемым опытом.

В оборонительных боях 1917 года. Военное положение зимою 1916/17 г. выявило необходимость подготовиться к ожидавшимся на Западном фронте большим оборонительным боям; для этого требовалось, в первую очередь, полное и точное знакомство с глубокой системой позиционного расположения и с позади лежащей местностью, на протяжении фронта, чтобы во-время распознать о неприятельских намерениях и приготовлениях к наступлениям, а затем всесторонне готовиться к обороне по всему фронту. Французы могли попытаться сделать прорыв к верхнему Эльзасу, чтобы этим местным успехом улучшить свое политическое положение. Они могли повредить всей нашей военной промышленности наступлением в промышленную область р. Саар, или же в случае, если бы им удалось достигнуть жел.-дор. линии Лонгион—Монмеди, серьезно угрожать всем нашим подкреплениям на об'единенном фронте наступлением со стороны Вердена. Здесь и в Шампани приготовления неприятеля к наступлению были сильно упрощены предшествовавшими

большими сражениями. Наконец, было возможно совместное наступление французов и англичан на фронте от р. Эн до берега. Обстановка была совершенно неясна.

Наблюдение за всем фронтом было достигнуто разделением на армейские группы, из которых каждая могла действовать сама по себе, согласно общего плана. Так армии (фронт) кронпринца охватывали область от Нуайона до швейцарской границы, а армии (фронт) Рупрехта, примыкая к ним с севера,—фронт до берега моря. В основу разведочной деятельности всей авиации были положены однообразные задания; всюду был введен контроль жел.-дор. сообщения (в тылу противника), при чем, в особенности, подлежали постоянному наблюдению вокзалы со стоящим и перекатываемым подвижным составом и возведение новых жел.-дор. и иных сооружений. На основании наблюдений за постройкой бараков позади фронта, с выработкой предположительной схемы о возможности их занятия, можно было судить о количестве войск, хотя, понятно, при этом могли вкрасться и ошибки, так как трудно было различить, например, жилые бараки от конюшен. Также планомерно собирались сведения о неприятельских складах артиллерийских и интендантских. Подобно нам, противник был вынужден держать всю свою материальную часть и снаряжение в одном месте, выбирая те пункты, где предполагалось произвести наступление.

На ряду с этим нельзя было рассчитывать на особенное развитие противником сети окопов перед наступлением (траншеи Жоффра), так как он должен был понять уже из опыта боев 1915/16 г., что это служит для нас лучшим указанием его намерений. Иначе обстояло дело с расположением артиллерии. Здесь противник мог, чтобы этим нас обмануть, производить планомерные работы по всему фронту. Он мог снабжать батарейные окопы ложными орудиями, чтобы этим усилить наше заблуждение. Но контроль был возможен и здесь, так как находящееся под нашим наблюдением передвижение к таким батареям было весьма незначительно и, кроме того, отсутствовали артиллерийские склады. В рамках неприятельских подготовительных работ к наступлению приходилось считаться далее с постройкой упоров на жел.-дор. путях для артиллерии на жел.-дор. платформах: по направлнеию, которое давалось им при постройке, можно было судить о направлении стволов дальнобойных орудий и приблизительно о пунктах для их стрельбы [1]).

---

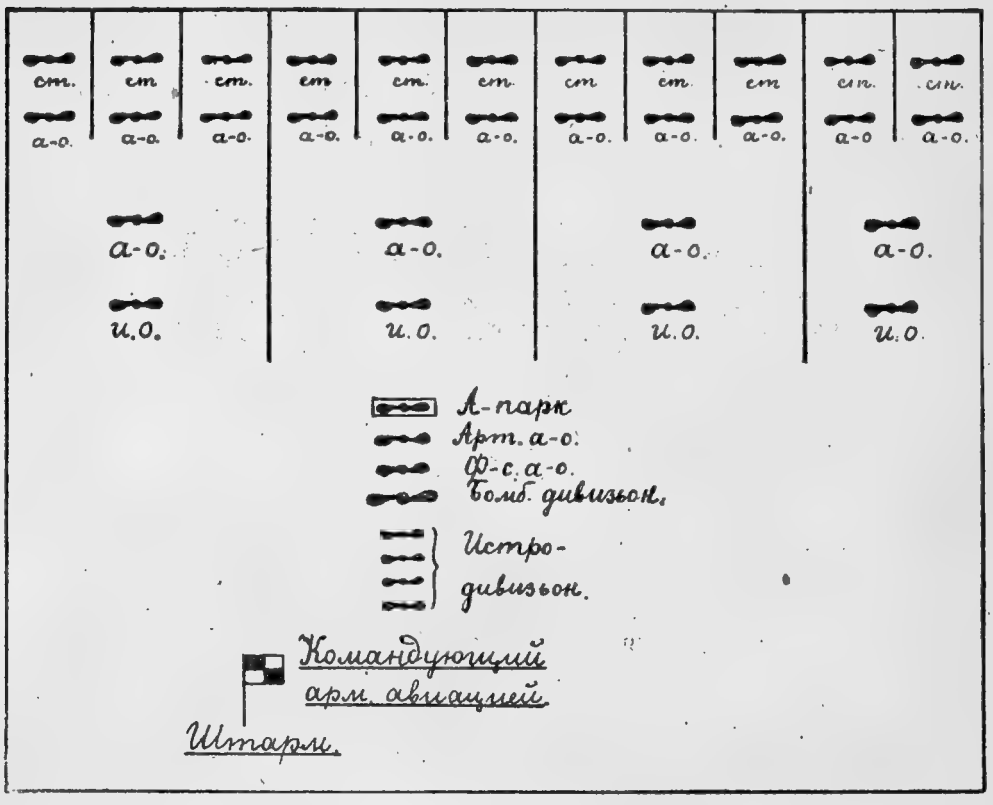
[1]) Упоры на жел.-дор. путях (обычно в тупиках) ограничивают движение подвижного состава. Жел.-дор. орудийные платформы, установленные для стрельбы, имеют естественно такие упоры в направлении обратном от намеченной цели стрельбы. *Ред.*

В этот период приобрела большое значение одновременная маскировка собственных подготовительных работ. Наши тыловые укрепления для пехоты и для пулеметов, расположенные неукрыто (с воздуха), естественно, облегчали противнику их разрушение. Поэтому нужно было иметь постоянное наблюдение за производящимися у нас оборонительными работами, чтобы держать их в тайне от противника.

В январе 1917 г. появились первые признаки подготовляемого неприятелем наступления, именно в районе Вичетбожен, в районе между Бапом и Аррас у Ройэ и по фронту у р. Эн в долине Несль. Продвижением, происходившим в феврале—марте 1917 г., места, приготовленные противником для наступления в области р. Соммы у Бапом и у Ройэ, были исключены. Подготовительные работы неприятеля на фронтах у Эн и Шампань дали в марте основание с уверенностью решить, что Антанта для своего наступления выберет именно этот участок. То же самое было ясно и по стратегическим соображениям: так естественна была попытка отрезать от фронта Эн—Шампань сильно выдвинутый внутрь Франции клин нашего расположения, произведя наступление с севера—англичанами, а с юга—французами.

В марте было вполне ясно направление главного удара. Началось к этим местам стягивание и организация воздушных сил. Такие же приготовления производились и в других родах войск. В частности, оборудование фронта против англичан аэродромами и посадочными площадками было произведено еще во время больших сражений 1916 года; теперь главное внимание должно было быть обращено на более тихие до сих пор фронты армий кронпринца и на сооружения на участках армий А и Б. Нужно было оборудовать аэродромы и авио-парк, особенно же проложить телефонную сеть от передовой линии к авиотрядам, к штабам корпусов и к штабам армий. Эта сеть, включая зенитную артиллерию и воздухоплавательные части, была об'единена в „сеть воздушных боевых сил", с одновременной подготовкой к использованию службы воздушных донесений для борьбы с бомбардировочной авиацией противника. Ибо какая польза от самого ценного донесения с воздуха, если оно пришло слишком поздно и не могло быть во-время использовано для боевых целей. Таким же образом началось устройство радио-телеграфной сети. Стали предохранять артиллерийские радиостанции на передовых позициях от осколков снарядов, чтобы они могли работать и во время самого сильного артиллерийского огня. В общем авиация организовывалась часто по схеме, изображенной на стр. 14. Устройство телефонной сети показано на стр. 15.

Когда в марте 1917 г. план неприятельского наступления был выяснен, можно было начать окончательную организацию сосредоточения на фронтах Шампани и р. Эн, что повело к следующему расчленению: на северном фронте р. Эн—VII армия, по обеим сторонам Реймса—I армия и на возвышенностях района Пронн — III армия. К началу большого апрельского сражения сосредоточение авиации и устройство сети воздушных наблюдательных постов на фронтах всех



Распределение германской авиации в оборонительных боях 1917 г. Обозначения: *ст.*—сторожевой авиотряд (охранный); *а-о.*—авиотряд (наблюдения); *и. о.*—истребительный (истро) авиотряд; *А.-парк*—авиационный парк; *Арт. а-о.*—авиотряд, обслуживающий дальнобойную артиллерию; *Ф-с а-о.*—фото-съемочный авиотряд (глубокая разведка).

трех армий были закончены. Было установлено расположение неприятельской артиллерии, и борьба с нею началась еще перед наступлением; было приступлено также к сильнейшему обстрелу мест скоплений войск и тех артиллерийских батарей, которые были признаны занятыми.

Деятельность авиации во время боев, в зависимости от рода их службы, сводилась к нижеследующему.

Все силы артиллерийских летчиков были направлены (и притом успешно) для выполнения главной задачи—

подавлять неприятельскую артиллерию и этим облегчать тяжелое положение многострадальной пехоты. Связь радио-телеграфом стала общим достоянием; она облегчала поражение всех воз-

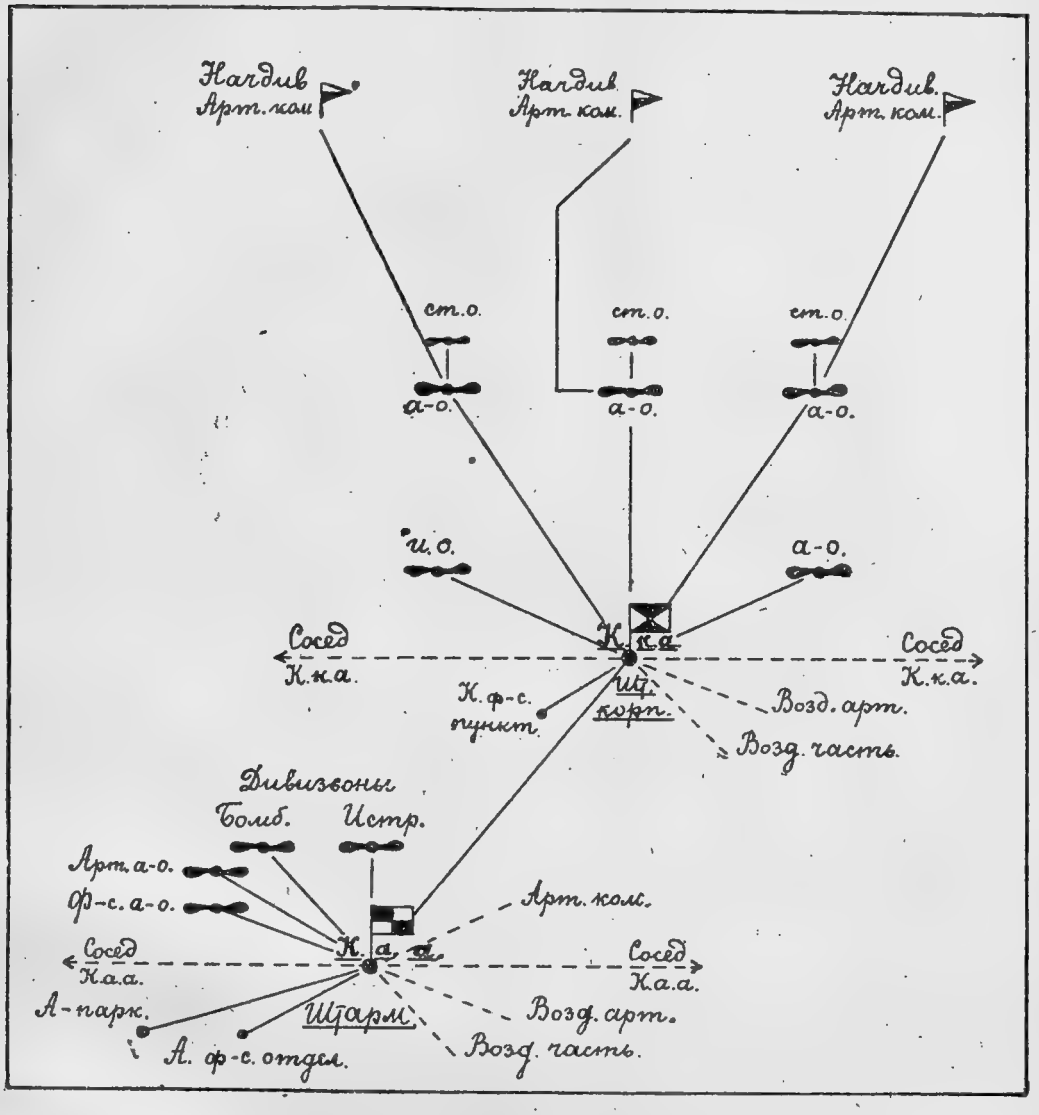


Схема телефонной связи в германской авиации в 1917 г. Обозначения: *К. а. а.*—командующий армейской авиацией (*Kofl*); *к. к. а.*—командующий корпусной авиацией (*Grufl*); *А. ф-с. отдел*—фото-с'емочный отдел штарма; *Возд. арт.*—воздухобойная артиллерия; *Возд. часть*—воздухоплавательная часть; *Арт. ком.*—артиллерийское командование; *К. ф-с. пункт*—корпусный фото-с'емочный пункт. (Остальные обозначения см. на схеме на стр. 14).

можных целей. Сначала отдельные самолеты патрулировались еще сторожевыми летчиками, так как обстановка в воздухе была для нас неблагоприятна. Чтобы иметь возможность

всецело отдаваться своей работе, артиллерийский летчик должен был иметь рядом конвоира, который указывал бы ему на самолеты противника и тем обеспечивал бы его от неожиданностей. Совместная работа артиллерийских и сторожевых летчиков была обеспечена совместным расположением на одном аэродроме авиотрядов наблюдения и сторожевых, составлявших как бы одно целое. Разведки контролировались большею частью фотос'емкой. Сопоставление недельных донесений командующих корпусной и армейской авиацией и совместная работа с наблюдательными пунктами артиллерии и радио-телеграфной сети давали штабу армии картину боевых намерений противника.

Пехотные летчики [1]) приступили к работе с первого-же дня. Передовые окопы были частично оставлены и оттянутые назад стрелковые цепи занимали воронки, не возводя окопов. Пехота избегала строить непрерывные окопы, так как противник, легко обнаруживая таковые, немедленно направлял на них самый сильный огонь.

В каждом корпусе были выделены самолеты для обслуживания дальнобойной артиллерии. Было важно, чтобы эта служба неслась постоянно одними и теми же наблюдателями, так как только люди, освоившиеся с этой работой, могли здесь действовать успешно.

Летчики-истребители были разделены с начала сражения на отдельные группы, распределенные штабами корпусов. Но скоро выяснилось, что такой способ подчинения затруднял единство применения и приводил к распылению сил: часто в решающем направлении сил оказывалось недостаточно. Поэтому, уже в период сражений, в истребительной авиации были созданы самостоятельные об'единения, которые применялись затем каждый раз в самом важном пункте. Только таким образом и было возможно иметь постоянно в своем распоряжении необходимые средства для защиты на тот случай, если воздушные силы противника прорвутся неожиданно большими массами. Этим заранее обеспечивалось численное превосходство.

Подобное единство применения давало большее сбережение личного состава и лётных средств. Только таким образом можно было урегулировать и обеспечить постоянную лётную готовность, с одной стороны, и общий покой, с другой стороны, что в продолжительных сражениях является безусловно необходимым. Надо отметить, что летчики-истребители привлекались из одного большого сражения в другое. „Спокойный фронт"—было для них делом незнакомым, тем более, что отчисление из резерва истребительной авиации не допускалось.

---

[1]) См. глава IV данного „Сборника". *Ред.*

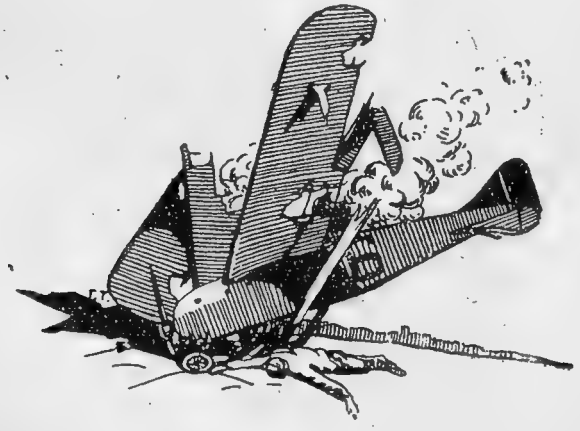
Работа истребительной авиации поддерживалась введением на многих местах боевого фронта должностей офицеров воздушной обороны, поддерживавших радио-связь с командирами истребительных дивизионов и постоянно ориентировавших их о ходе происходящих воздушных операций. Преследование дивизионов противника облегчалось тем, что весь район делился на картах на большие квадраты. Самолеты в воздухе и аэродромы, сообразно с этим, каждый раз сообщали по радио о месте пребывания и о маршруте неприятельских самолетов.

Бомбардировочные дивизионы применялись все вместе распоряжением штаба фронта по предложению старшего из командующих армейской авиацией, для нападений на главные узловые пункты, склады и лагери. Большой успех имели их нападения на лагери и бараки, особенно к западу от Реймса.

Воздушная деятельность противника, правда, превосходила нас количественно, но ни в одном периоде сражения она не могла достигнуть тактического превосходства. Бои велись не так настойчиво, как на английском фронте, так как французы сражались, хотя и храбро, но с хитростью. Длительные воздушные бои, как на английском фронте, на французском бывали исключением.

По мере замирания боев, главная задача сводилась к сокрытию от противника уменьшения на этом фронте немецких сил и к постоянному наблюдению за достаточной маскировкой имеющихся позиций от неприятельской авиации. С расположений, неумело замаскированных, делались фотоснимки и посылались в соответствующие войска.

Неудача атак французов на фронте Эн—Шампань заставила их прекратить наступление. Сражение вспыхнуло с новой силой на английском фронте, куда были переведены тогда и авиационные части.



II. Разведочная служба авиации.

Глубокая разведка немцев.

Глубокая разведка была первоначально основной задачей авиации. Такой-же она оставалась и при всех тех изменениях, которые естественно должны были претерпеть взгляды на применение этого молодого оружия в течение четырех лет войны. В то время, как к началу войны глубокая разведка была исключительно задачей всех авиачастей, в дальнейшем, при наступившем вскоре сильном количественном увеличении авиации и делении ее по видам боевой службы, чистая разведочная служба сохранилась, в общем, лишь в самых старых и опытных авиотрядах, Экипажи последних, отвечая применению их на службе высшего командования, состояли обычно из пожилых офицеров, особенно хорошо подготовленных тактически.

Развитие глубокой разведки в деталях шло сообразно с требованиями, выдвигаемыми земными боевыми действиями. Дальняя разведка либо делалась ненужной, либо выступала на первый план, в зависимости от того, были ли интересы командования прикованы к самим фронтам в силу изменчивости в боевом положении, или были отвлечены далеко за пределами фронта, для выяснения планов противника или для выполнения собственных планов. В конце концов дальняя разведка была связана самым тесным образом с техническими возможностями и иногда зависела даже исключительно от качеств самолетов. Задачи разведочной авиации лежат в строгих границах между районом, который освещается деятельностью местных армейских патрулей, и глубоким тылом неприятельского расположения, откуда получаются сведения через прессу и оплачиваемых агентов (что, однако, не всегда бывает верным).

Во время маневренной войны на западном и восточном фронтах задачей авиации было установление намерений противника по скоплениям войск в поле, по занятию селений и по продвижению по дорогам обыкновенным и железным,— всюду, где не могла ступить нога лошади и заглянуть глаз кавалериста. Вначале войска и командование еще не везде прониклись сознанием ценного значения этого нового средства разведки, и упускали пользоваться им даже в самых нетерпящих отлагательства случаях. Часто воздушная раз-

ведка применялась не так, как того требовала боевая обстановка. Но все-же выдающееся влияние ее на ведение операций уже и тогда сильно сказывалось там, где разумное командование всегда пользовалось воздушным наблюдением с правильным пониманием того, что оно могло тогда дать. Особенно много пользы оказано летчиками до и во время боев у Танненберга, когда для целесообразного применения небольшого количества наших войск было весьма важно постоянно и своевременно знать о передвижениях русских армий. То-же самое можно сказать и про решительные бои наступавшего фланга германской армии на р. Марне.

В начале октября 1914 г., когда германские армии на западе перешли к обороне, начавшаяся позиционная война не изменила еще задач авиации по существу. Только тут к ней перешла уже и ближняя разведка, лежавшая раньше на армейских патрулях, действия которых были парализованы позиционным расположением. Глубокая разведка, оставаясь и здесь главной задачей, сначала, под влиянием новых условий, приобрела даже большее значение: имея незначительные силы для противодействия противнику, представлялось вдвойне ценным быть осведомленным о распределении его сил.

Затем борьба стала сводиться все больше и больше к овладению укрепленной позиционной сетью. Борьба эта в 1915 и 1916 г.г. велась с нашей стороны большею частью пассивно, и только один раз при Вердене мы перешли в наступление. И вот здесь, с выяснением новых требований к войскам и командованию, выросли новые задачи и перед авиацией. Ее прикрепили к месту для оказания непосредственной поддержки войск. Разведка почти не выходила за пределы достигаемости нашего артиллерийского огня; целью ее все больше становились батареи и скопления войск недалеко за окопами противника. На первый план выступили корректирование артиллерийской стрельбы и обслуживание пехоты.

Так как техническое развитие авиооружия не могло итти наравне с этими задачами, все-более расширявшимися до осени 1916 г., то почти все авиотряды были вынуждены временно нести эту узкую войсковую службу. Глубокая разведка отошла почти совершенно на задний план. В тот период войны обе стороны не могли добиться стратегических успехов; интересы командования были главным образом тактические. В дни жарких сражений под Верденом и на реке Сомме считалось достаточным довольствоваться сведениями о противнике лишь непосредственно в прифронтовой полосе; потребность большей разведки за этими пределами казалась менее важной.

Только на восточном фронте, где после короткого затишья опять стали возобновляться широко-задуманные маневренные операции, где позднее позиционная война приняла много бо-

лее спокойный характер,—глубокая разведка и раньше и позже играла руководящую роль.

Положение дел изменилось, когда еще во время последних боев на Сомме главнокомандующим стал генерал-фельдмаршал Гинденбург. Вследствие общего военного положения, мы не были еще в состоянии перейти в наступление ближайшей весной, а потому все наши усилия были направлены к тому, чтобы сделать исчерпывающие приготовления к обороне при новых ожидавшихся попытках противника прорвать наши позиции. Когда, при добровольном сокращении нашего фронта, противник был вынужден отсрочить свое наступление и перейти на новые позиции, опять наступил стратегический момент. Необходимость иметь сведения о новом расположении сил противника и о вероятных направлениях его главных ударов—вновь выдвинула глубокую воздушную разведку на первое место.

Обстоятельства сложились так благоприятно, что именно в это время воздушное оружие было в состоянии вполне удовлетворить самым высоким требованиям. „Программа Гинденбурга", имевшая в виду устранить все недостатки, обнаруженные во время сражения на реке Сомме, оказала значительное влияние и на усиление авиации. Весной 1917 г. наша авиация могла считать себя равноценной неприятельской, если не по количеству, то во всяком случае по качеству. Вновь созданные формирования давали возможность выполнять наряду с прежними и вновь выявившиеся задачи. С этого времени, и уже до конца войны, глубокая воздушная разведка сделалась одним из самых важных средств для решений верховного командования.

Тактика глубокой разведки вытекала из общего положения дел в воздухе. При численном превосходстве истребителей, противник мог в любой нужный момент устроить по фронту такой барраж [1]), что прорыв его отдельными самолетами был почти невозможен. Сопровождение и охрана разведочных самолетов собственными истребителями, а также попытки силою добраться к цели разведки группой или несколькими разведчиками, т.-е. целыми отрядами, не могло осуществляться, вследствие незначительности наших лётных сил. Поэтому пришлось добиваться выполнения глубокой разведки с помощью отдельных самолетов с выдающейся скоростью, которые, переходя барраж на очень большой высоте, имели-бы больше надежды оставаться незамеченными и уходить от преследования. Следовательно, скорости горизонтальная и вертикальная были главными требованиями, пред'являемыми к такому самолету.

Авио-строительство вполне удовлетворяло этим заданиям. Несмотря на то, что неприятельские воздушные патрули ста-

[1]) Воздушная охрана.

новились более сильными и зоркими, а мы все более стесненными в смысле лётных средств, все-же до самого конца войны не было такой цели, которая не была бы достигнута нашей разведкой, даже при нахождении целей глубоко в в устье Темзы или у далеких берегов Франции между Калэ и Ле-Гавр. Это может служить великолепным показателем достоинства германской работы и высокого состояния авио-промышленности.

Перед разведкой.

В остальном развитие глубокой разведки почти совершенно совпадало с развитием фотос'емочного дела. Большая высота, на которую низовая оборона загнала наши самолеты наблюдения, была тоже причиной возрастающего влияния воздушной фотос'емки. С высоты в 6.000—7.000 метр. при изобилии впечатлений, даже самый опытный глаз не был в состоянии удержать в памяти все важные подробности, тем более, что, при пребывании целыми часами в опасном положении, когда внимание должно делиться между многим, нервное напряжение естественно постепенно ослабевало. Поэтому функции

человеческого глаза переходили все больше к об'ективу с длинным фокусным расстоянием. Задача наблюдателя состояла, главным образом, в получении общего впечатления о положении вещей, на основании чего произведенные одновременно фото-снимки оценивались затем уже на аэродроме. Результаты такой оценки служили основанием для выработки заданий на следующий лётный день.

Прежде всего нужно было получить как можно более полную картину водных сообщений неприятеля, путем одновременного и самого тщательного обследования всех рек и каналов, поскольку они, как судоходные, могли быть использованы для транспорта. В случае, если осторожный противник производил перевозку ночью, то можно было сделать некоторые заключения по скоплениям подвижного состава на вокзалах и в местах выгрузки. Сначала верным признаком могли быть также вновь строющиеся барочные лагери, которые служили для противника местом сбора его войск перед большими операциями. Однако, скоро эти бараки потеряли такую ценность, так как постройки, остававшиеся в большом количестве от прежних приготовлений, освобождали противника от необходимости создавать новые оборудования, столь предательские в отношении к его приготовлениям. К концу войны вся местность по ту сторону западного фронта была похожа на один громадный военный лагерь. Был ли занят лагерь войсками или не был—картина сверху оставалась всегда одной и той же. Даже при размещениях крупных частей войск изменение обычной картины могло быть обнаружено лишь с трудом, вследствие хитрой маскировки от воздушного наблюдателя.

Зато верным средством — как позднее, так и в первое время—было наблюдение за воздушными силами противника. Аэродромы, с их характерными очертаниями распланировки, с большими издали видными ангарами и оживленной суетой на старте, не поддавались маскировке до самого последнего времени. В этом отношении авиосилы Антанты все же не были велики настолько, чтобы она могла, приготовляясь к большим прорывам, обойтись без ослабления соседней части фронта в пользу места, выбранного ею для наступления. Стягивание авиочастей было всегда верным признаком усиленных приготовлений к наступлению. Правда, и здесь прибегали иногда к демонстративным приемам (маски), но, при сложности этих сооружений, на них требовалось слишком много времени и работы.

С наступлением хорошей погоды в 1918 г., когда участь войны решалась колоссальным напряжением сил с обеих сторон, приобрело большой интерес судоходство у берегов канала и его гавани с верфями—этими могучими центрами стечения

людей и товаров со всего света. Пунктами особого постоянного наблюдения были затем парки для танков, расположенные далеко за фронтами. Там, где противник наступал, он всегда стал применять танки. Добросовестно выслеженная перевозка этих боевых машин с мест стоянки к передовым линиям и обучение на них ясно указывали направление предполагавшегося наступления. Глубокая разведка, устанавливая места складов оружия и военного снаряжения, указывала выгодные цели длинной метко-попадающей руке наших бомбардировочных дивизионов.

* * *

Выполнение перечисленных выше заданий предъявляло самые высокие требования к лётному составу. Наряду со многими другими трудностями, нужно было считаться прежде всего с чудовищным холодом (на высоте 6.000 метр. температура бывала часто и летом ниже 50° С.) и с большой продолжительностью пребывания на высоте, требующей искусственного вдыхания кислорода. Бывали случаи, когда у летчика, счастливо добиравшегося за несколько часов глубоко в тыл неприятеля, напряжение ослабевало незадолго до окончания его задания. Утомленный и не в силах внимательно относиться к окружающему, он при своем возвращении падал часто над нашими позициями жертвой неприятельских истребителей. Случалось, что окоченевшие от мороза руки летчика отказывали ему в повиновении при пользовании пулеметом; безоружным подвергался он атаке беспощадного противника. А как часто озабоченно отсчитывались минуты, на которые еще должно было хватить бензина, когда при возвращении, в неожиданной борьбе с сильным встречным ветром, приходилось так долго ползти к своему расположению! И кому не знакомо чувство, когда во время длинного, длинного пути всеми нервами тайно прислушиваешься к шуму мотора, нет ли малейшего намека на какую-нибудь неисправность?

Однако и награда была столь же велика, как и производимая работа. Разве недостаточно было одного гордого сознания быть глазом главнокомандования и иметь право бодрствовать высоко наверху,—над изрытыми полями сражений,—для товарищей, исполняющих трудное и самоотверженное дело там, внизу? Как ни тяжело было все то, что подавляло тело и волю, каждый участник глубоких разведок будет всегда тайно тосковать о дивных часах, проведенных на наших прекрасных самолетах, которые под ярким солнцем, купаясь в блестящем голубом поднебесьи, уверенно носились вдоль изгибов французского побережья, через серую атмосферу Парижа и к сверкающим вершинам Альп. В поисках радостей пестрых далей и заманчивых приключений, наш

мужественный дух манили к себе на других театрах военных действий и блестящее Адриатическое море, и неведомые очертания Македонских гор, и могучие египетские пирамиды, и далекие, за волнами Черного моря, тайны Востока.

Не без права стали называть летчиков-разведчиков „конницей армии", с тех пор, как позиционная война похоронила этот старый прекрасный род войск. От него летчик унаследовал дерзкую отвагу всадника, которому ни один горизонт не казался слишком далеким.

Глубокие разведки 1915 и 1918 г.г.

29 мая 1915 г. в наш авиотряд № 11 прибыл впервые самолет типа „С" — первый самолет с пулеметной установкой. До этого нам приходилось производить глубокую разведку на самолетах, вооруженных лишь автоматическими ружьями, которые после каждого третьего выстрела давали осечку. В распоряжении же противника имелось в то время большое количество самолетов с пулеметами. Поэтому не было предела нашему восторгу, который увеличился еще тем, что самолет был бронирован: наблюдатель (на это место был назначен я) был защищен отчасти, а пилот сидел окруженный сталью по горло.

После двухнедельного курса обучения пулеметной стрельбе в Ла-Фер должны были начаться первые полеты. Пилотом был избран лучший и самый отважный из летчиков отряда— поручик Альверден. Но самолет наш не пожелал летать. В то время еще не было обязательным, как в последующие годы, чтобы самолеты и моторы, назначенные на фронт, были испытаны и облётаны. После долгих трудов Альвердену все-же удалось установить, что во время полета подача бензина из разносного бака в карбюратор была неправильной, вследствие получавшегося обратного давления (воздухом) в трубках бензинопровода. Эта неисправность легко была устранена. И после нескольких небольших проб в воздухе, совершенных вполне успешно, мы приготовились к длительному боевому испытанию: забрав с собой карты неприятельского расположения на фронте и в тылу, мы взяли на себя задание произвести дальнюю разведку, предполагая после двухчасового полета по эту сторону окопов перейти линии неприятельских стрелковых цепей. Могли же мы надеяться, что мотор не откажет в работе и дальше, если хорошо поработает без перебоев в течение первых двух часов.

Из этих наших дум ясно, что авиация находилась тогда еще в начальной стадии своего развития.

Мы поднялись. Мило и весело мы кружились в районе нашего расположения, забирая постепенно высоту. Мотор работал прекрасно, как часы. Когда мы находились над

С.-Куентеном, я передал Альвердену записку, что хочу теперь вздремнуть на часок и прошу разбудить меня, когда настанет время переходить через фронт. Так как мы вылетели очень рано, я чувствовал себя уставшим, как собака. В то время в воздухе еще не было той опасности, как к концу войны, когда приходилось постоянно быть на чеку и до перехода окопов, чтобы не быть застигнутыми врасплох.

Поспав немного, я проверил пулемет. Затем около Ройэ мы перешли через фронт, при чем были обстреляны зенитным огнем из орудия, пользовавшегося у нас вообще „дурной репутацией". У Плесси-де Ройэ мы перелетели Мондидьэ и взяли направление на юг вдоль жел.-дор. линии, чтобы установить интенсивность движения поездов, как это очень часто нами проделывалось и раньше. Я добросовестно вношу на карту поезда, считаю количество вагонов (с высоты 2000 метров, на которой мы находились, их можно было сосчитать хорошо) и чувствую себя в своем бронированном сидении, да еще с пулеметом, так прекрасно, что нет никакого желания возвращаться домой.

Вдруг „блюм, блюм"! Мотор перестает работать!

Альверден берет курс на восток и закрывает газ; отлогий планирующий спуск. Он опять пробует дать газ, но это не помогает. Он включает зажигание, выключает его, переставляет опережение зажигания,— все бесполезно: мотор работать не желает. Мы успели снизиться уже до 1.000 метров, но к фронту приблизились очень незначительно. Я разбираю хорошенький пулемет, собираясь выбросить его перед самой посадкой, чтобы он не попал в руки французов в исправном виде. Плен нам кажется неизбежным.

Вдруг мотор медленно забирает снова. Однако, он работает только при наполовину прикрытом газе; с увеличением притока бензина он останавливается. Мы продвигаемся таким образом, почти не теряя высоты, километр за километром. Возрастает надежда на благополучный исход, как вдруг опять— „блюм, блюм"! Конец—мотор останавливается вторично!

Высота всего 600 метров. Мы высматриваем место для посадки по возможности вблизи леса, чтобы скрыться. Неожиданно мотор вновь начинает работать. Только бы он не забастовал теперь, а то мы погибнем окончательно. И, действительно, нам повезло! Он бастует опять только над позициями неприятельской артиллерии. Снова планируя, мы как раз успеваем перейти окопы, скользим в воздухе еще несколько сот метров и, наконец, садимся на лужайке. Быстро выскакиваем, хватаем самолет за хвост,—несколько пехотинцев прибегает к нам на помощь,—и уволакиваем машину за небольшой холм, оттаскивая ее еще немного дальше за ближайшую рощу. И едва мы успели укрыться, как началась

бомбардировка лужайки, на которой мы сели. Два часа французы обстреливали ее шрапнелью и гранатами, не причинив нам, однако, никакого вреда.

Ночью нашим авиотрядом был послан грузовик с командой, самолет был разобран и увезен домой. На следующий же день он стоял снова, собранный в палатке. А некоторое время спустя, мы прочли в газете о нашем случае следующее:

„Французская сводка от 29 мая (11 час. вечера) . . . . . У Тиескура, юговосточнее Лассиньи, мы подбили самолет, который загорелся и упал между нашими окопами"...

Однако, после этого я потерял всякое доверие к нашему новому самолету и решил поэтому с Альверденом произвести пробную стрельбу по броне. Полное разочарование; к нашему огорчению, мы убедились, что пули из винтовки и револьвера свободно пробивают броню [1]). Поэтому, этот „хороший гусь" был нами упрятан на покой, а мы терпеливо стали ждать, пока нам пришлют более усовершенствованную машину, вооруженную пулеметом.

Вот как обстояло дело в авиации в начале войны.

* * *

Прошло три года.

Это было в первые дни наступления в марте 1918 года. С начала года я командовал в IV армии, во Фландрии, авиоотрядом № 3 (L. b. 3), т.-е. фото-с'емочным для глубокой разведки. Фото-с'емочное звено № 2, командиром которого я был до того, также оставался в моем подчинении. Таким образом, в моем распоряжении находились 12 самолетов с отличными, закаленными в боях, экипажами. Весь отряд был предназначен исключительно для глубокой разведки, при чем в наши обязанности входило обслуживать IV армию и группу армий принца Рупрехта. Наши самолеты типа Румплер были в прекрасном состоянии, фото-аппараты для маршрутной с'емки действовали безукоризненно, фотолаборатория научилась работать по использованию фотос'емки быстро и точно. Уверенно и спокойно ожидал я весенних событий 1918 года.

К сожалению, наступление должно было начаться не во Фландрии, как мы думали, а южнее. Так как левое крыло армий принца Рупрехта принимало участие в наступлении, думать о недостаточном количестве работы нам не приходилось, чему мы были очень довольны.

Утром в день наступления мною был отдан приказ еще раз проверить всю телефонную сеть и аппараты, находящиеся в ведении моего отряда. Практикой было установлено, что

[1]) Самолеты второй половины войны имели броню, конечно, вполне доброкачественную.

всегда, как раз в самый критический момент, обнаруживается какая-нибудь неисправность, какую следовало устранить.

Само собой разумеется, что план операций держался в секрете; из всего авиотряда только мне одному было известно место и время наступления. Поэтому мне и не терпелось в постели: ведь ураганный огонь уже начался. В казино [1]), куда я прошел, никого не было; только в коридоре дежурил один из моих телеграфистов.

Решительный час настал. Мысленно я представляю себе начинающееся наступление. Не вытерпев больше сидеть молча, наедине, я вышел к телефонисту и сказал ему: „В данный момент пехота выходит из окопов и идет на штурм по фронту от С.-Кантен до Ла Фер, протяжением в 90 километров. Начинается самое большое сражение в настоящей войне и во всей всемирной истории"... Сказав, я повернулся и пошел обратно. А оглянувшись в дверях, увидал, что телефонист молится, сняв свою фуражку.

Так началось для нашего авиотряда это великое наступление... Начался день, и с ним стали поступать первые донесения. Сперва скудно и неуверенно, а потом сразу и в большом количестве они извещают о достигнутом успехе. Я отправляю в разведку первоначально только небольшое число самолетов, чтобы поберечь силы для последующих дней сражений. Современные миллионные полчища нельзя привести в движение сразу, в несколько часов; массовые перегруппировки войск противника следовало ожидать более поздно. Только на третий день я решился использовать для разведки весь отряд. Каждому самолету была дана для обследования определенная железнодорожная линия или шоссейная дорога. Путь каждого из них составлял в пределах неприятельского расположения около 200 километров. Таким образом, было установлено наблюдение за всеми путями сообщения от побережья между Дюнкирхеном и Калэ до места много южнее Соммы. Все дороги фотографировались аппаратами для маршрутной рядовой с'емки. Задание, которое я выбрал себе, заключалось в том, чтобы произвести разведку к югу от Амьена до Парижа и таким образом дополнить работу моих товарищей.

Самолеты стартуют один за другим. Я с вице-фельдфебелем Эндерлином поднимаемся последними. Не переходя фронта, мы берем курс на юг. У Арраса, достигнув высоты в 6.000 метров, мы перелетаем стрелковые цепи, имея направление на Амьен. Достигнув Амьен, мы продолжаем путь по жел.-дор. линии к югу. С этой местностью я был хорошо

---

[1]) Этим словом у немцев называется полевой клуб (собрание, устраиваемое в каждой войсковой части).

знаком с 1915 года. Вот под нами снова Мондидье. Вот то место, где 3 года тому назад у нас забастовал мотор, потом Фербери, Крепи-ан-Валуа, Крэй... Впереди нас Париж. Ясно мерцает дугообразный изгиб Сены сквозь туман, которым всегда обволакиваются крупные города. На всем пути не видно ни единого поезда, ни одной колонны; замечаю только несколько автомобилей.

Продолжая постепенно подниматься выше и выше, мы взобрались над городом Крэй на 7.000 метров,—это наибольшая высота, которая достигалась мною во время войны.

Но и на этот раз не обошлось без приключений. У меня неожиданно зарябило перед глазами, я почти лишился чувств и только большим напряжением воли мне удалось сохранить сознание и понять, что случилось: вышел весь кислород в аппарате, который я вдыхал (это необходимо на больших высотах, и такой специальный прибор всегда брался нами с собой). Я подал Эндерлину знак—„вниз". Планируя, мы стали снижаться, взяв направление к фронту; на 6.000 метрах дышать стало опять мало-мальски возможно.

Внезапно перед нами и около 200 метров выше нас появились три однотипных французских самолета.—„Влево! На север!"—Теперь они находятся по крайней мере не впереди нас, а рядом с нами. Однако мы не идем больше в направлении к дому, но зато избежали самого опасного. Вместо того, чтобы клином войти между нами и фронтом, отрезав нас, французы пустились в преследование: явные новички! Теперь, вправо! На восток! Путь свободен! Мы опять летим домой, а неприятель рядом с нами в расстоянии пулеметного выстрела. Теперь надо тщательно взять прицел и стрелять. Целюсь в первого: 10 выстрелов! Француз бросается стремглав вниз и удирает домой. Второй: 10 выстрелов! Кругом марш-марш. А когда я собирался прицелиться в третьего, то его и след простыл. Чисто по-французски: французский летчик удирает, лишь только он услышит трескотню пулемета и получит еще вдобавок попадание в самолет. В этом отношении англичане вели себя совсем иначе: от них нам не удалось-бы ускользнуть тогда так просто.

После этой стычки мы беспрепятственно продолжали путь и перешли обратно через фронт около Шони. Совершив пятичасовой поход, мы сели на нашем аэродроме во Фландрии. Постепенно стали возвращаться и остальные летчики—почти все полеты окончились успешно. Результат разведки был таков: выяснилось отсутствие всякого движения на всех дорогах, за которыми мы наблюдали, на всем протяжении от побережья и кончая немного севернее Парижа. Значит, продвижение неприятельских подкреплений в большом размере еще не началось.

Германская оперативная сводка от 2 апреля 1918 года гласила: „Во время энергичного проведения глубокой разведки за всем фронтом к югу от Соммы и до самого побережья, авиотряд № 3, под командой штабс-капитана Фрике, достиг необычайных результатов".

Так была поставлена воздушная разведка к концу войны.

Германская фоторазведка и фотосъемка.

С развитием военных операций, когда ближняя разведка почти полностью перешла к авиации, это дело все больше и больше стало совпадать с понятием разведки фотосъемочной. Постепенно усовершенствовались фотосъемочные аппараты и сами самолеты, а в последнее время войны, после предварительного оборудования фотосъемочных звеньев, были созданы и отдельные фотосъемочные авиотряды.

Работа фотосъемочной разведки сводилась к выполнению отдельных тактических заданий, которые бывали весьма различными в зависимости от расположения и рода войск. Штабы армий, корпусов и дивизий хотели извлекать из всех данных фоторазведки прежде всего те главные изменения, которые можно было обнаружить в состоянии неприятельской позиционной системы, выявляя при этом все признаки, указывающие на намерения противника, на перемещения его сил, на постройку дорог для транспорта и т. п., тогда как для самих войск,—для пехоты, артиллерии, сапер и минометных частей,—представляло наибольшую ценность точное воспроизведение всех подробностей. Фотосъемочная разведка обусловливала собой необходимость постоянного обмена сведениями между войсками и летчиками; только в таком случае она могла быть вполне использована. Наблюдения из передовых окопов и с артиллерийских наблюдательных пунктов, показания пленных, донесения патрулей и прежде всего результаты наблюдений с привязных аэростатов,—все эти данные всегда должны были дополнять фоторазведку.

Под жестокой угрозой неприятельской истребительной авиации и воздухобойной артиллерии, которые старались при всяких обстоятельствах и всеми средствами воспрепятствовать работе наших фотосъемочных самолетов, экипажи последних должны были нести опасную службу в авиации наравне с другими летчиками.

Во время быстрой смены событий в первые месяцы маневренной войны, воздушное фотографирование сначала не могло иметь успеха. Обычно обстановка изменялась раньше, чем фотоснимок, приложенный к донесению, доходил до командования. План и карандаш оказывали тогда наблюдателю большую помощь. Только с сентября 1914 г., с уста-

новлением позиционной войны, началась правильная фоторазведка. Но было мало таких наблюдателей, которые приносили с собой с боевых полетов хорошие фотоснимки, имея нужную подготовку или особые познания еще в мирное время. С другой стороны, и самая хорошая работа по фотографированию оказывалась бесполезной, если она попадала в руки фотографа-профессионала, незнакомого с особенностями обработки фотоснимков. На долю фронта выпало теперь наверстать дорогим опытом и громадным трудом то, что не могло быть достигнуто в мирное время вследствие юности военной фотос'емки и слишком плохих способов обучения. Развертывание снимков в план, превращение их в форму „донесений", с которых можно было брать размеры для перенесения их на карты,—все это было работой, которую могли выполнять безошибочно только люди, знающие это дело. Большую помощь оказывал при этом особый фотоаппарат „Грундрисбильднер". Вполне естественно, что для работы по развертыванию фотоснимков и последующему занесению этих данных на планы были скоро привлечены опытные фотограмметристы наземной с'емки.

Зимний опыт первого года войны заставил нас увеличить как фокусное расстояние фотокамер, так и размеры пластинок, и побудил при постройке самолетов обращать внимание на удобство пользования фотоустановками, усилив снабжение ими полевых формирований. Первое применение в широком масштабе фоторазведка нашла во время приготовлений к прорыву у Горлицы. Тогда удалось настолько точно установить на планах общее расположение неприятельской пехоты и артиллерии, что на основании сделанных фотоснимков могло начаться их планомерное поражение.

Развертывание фотоснимков нужно было производить однообразными способами. Но при отдельных полевых авиотрядах выработались самые различные методы развертывания. В одних случаях за обработку брались сами авиотряды, в других же местах—специальные фотограмметрические части. Когда была основана должность „Начальника военно-топографического дела" и к нему был прикомандирован офицер-летчик, который был одновременно и докладчиком по фоточасти у лица, возглавляющего полевую авиацию, то в работе удалось установить такой порядок, что исправление планов на основании фотоснимков было передано полностью топографам, к которым для этой цели были присоединены фотограмметрические части.

Еще летом 1915 года снаряжение полевых авиотрядов было увеличено тремя фотокамерами с фокусными расстояниями в 25, 50 и 70 сантиметров, одним увеличительным аппаратом и фотолабораторией, оборудованной на повозке.

Для пластинок был установлен размер 13 × 18 см. Применение длинно-фокусных фотоаппаратов было вызвано условиями боевой обстановки, так как усиление низовой обороны заставляло летчиков забираться все выше. С другой стороны изменение в конструкции самолетов, а именно перемена мест наблюдателя и пилота, дала возможность применять камеры с длинным фокусным расстоянием и фотографировать вертикально вниз [1]). В виду того, что эти фотоаппараты обладали значительным весом, было, конечно, весьма затруднительно производить фотографирование, держа их в руках (с руки); их стали подвешивать на особых приспособлениях, устраиваемых самими авиотрядами, по мере возможности их собственными средствами.

Возможность производить фотографирование вертикально вниз существенно упростила исправление планов, так как в таком случае отпадала необходимость разворачивания перспективного снимка (в план). Подгоняя один вертикальный снимок к другому, удалось получать фотографии целых районов. Бромистосеребряные репродукции с таких подогнанных и склеенных снимков (сводки) принесли большую пользу, как воздушные фотопланы („луфтбильдкартен"). Требования войск на планы для различных специальных целей были велики и многосторонни. Так как военно-топографические средства должны были, за незначительностью своих сил, ограничиваться созданием тригонометрической сети для улучшения качеств имевшихся планов, то авиация старалась помочь себе более простыми средствами. Так зародились окопные планы, на которых, по удалению с них всего несущественного путем вытравления на пластинке, оставлялось только ценное в военном отношении; появились, например, минометные планы и др.

С таких планов, похожих на карты, можно было брать приблизительно и масштабы, так как высота с'емки и фокусное расстояние были известны, а снимки с разных высот можно было, для сводки, приводить в один и тот-же масштаб, путем уменьшения их или, наоборот, увеличения.

* * *

Внутри страны в это время работали над удовлетворением все растущих потребностей фронта и над техническим усовершенствованием фотос'емочных оборудований. Особые заслуги должны быть признаны за конструкцией фотоаппарата Местера для маршрутной рядовой с'емки (рейенбильд-

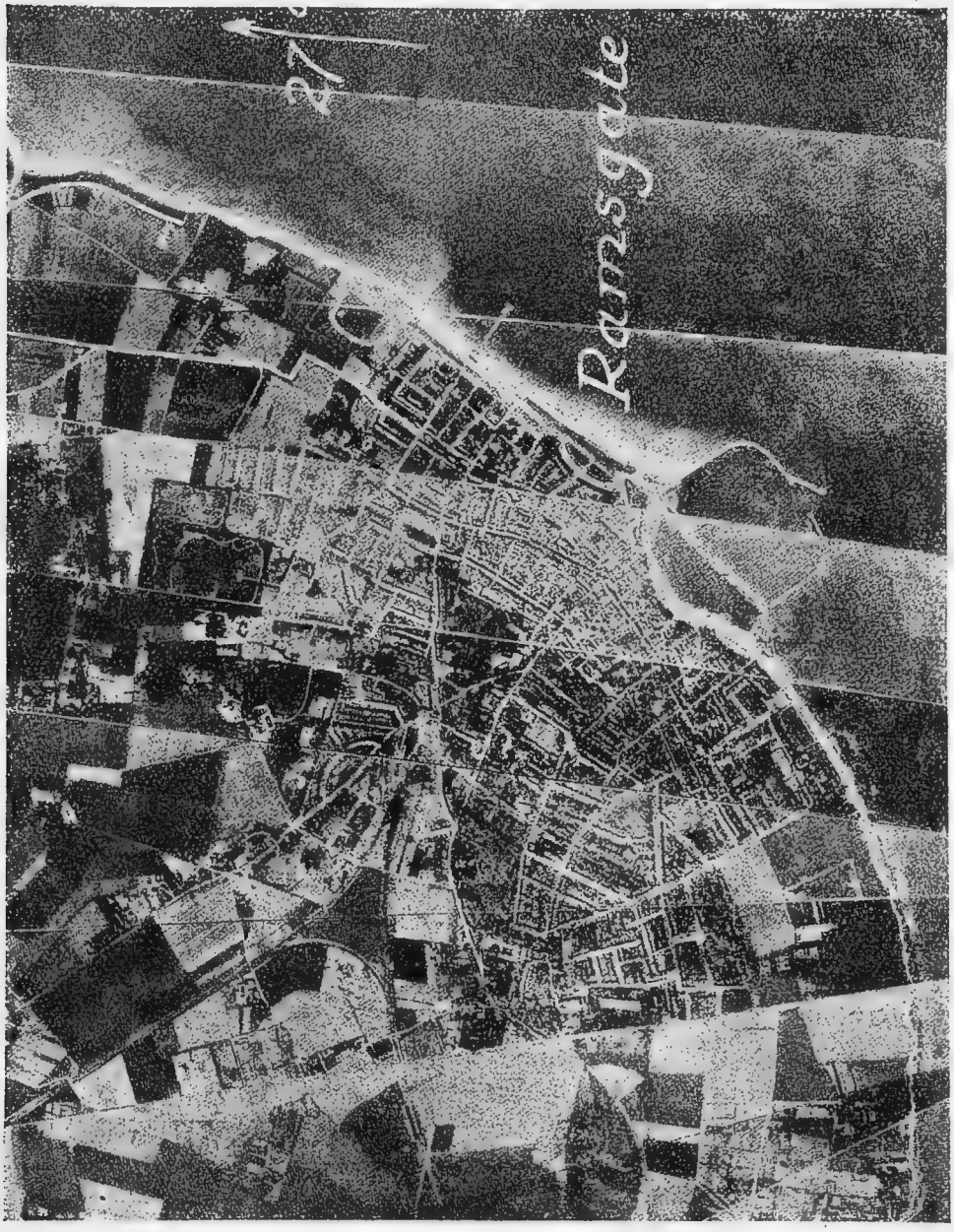
[1]) В прежних германских самолетах типа „Таубе" наблюдатель сидел спереди, что для фотографирования было менее удобно, чем позднейшее размещение его сзади, позади пилота, где лучше обзор и менее стеснено все пространство.

нер). Вместо пластинки фотоаппарата, существовавшего до тех пор, в нем была применена узкая пленка, являющаяся частью длинной ленты, намотанной на барабан (фильма). После экспозиции, пленка автоматически передвигается дальше и ее место занимает такой же соседний кусок пленки, так что один снимок следует за другим. Подгоняя отдельные снимки и склеивая их, получали картину всего пройденного самолетом маршрута, при чем ширина заснятого района зависела от высоты полета, величины фокусного расстояния и длины пленки. Разматывание и наматывание фильмы, а также действие затвором производятся вращением небольшого пропеллера (ветрянки), который сам вращается от встречного сопротивления воздуха. Если в этом фотоаппарате и были некоторые технические недостатки, например, неправильность действия воздушного пропеллера, то все же это был большой шаг вперед. Применение его в армии было вопросом решенным.

Обыкновенные фотокамеры были также усовершенствованы. Вместо пистолетной рукоятки, коротко-фокусные камеры получили два крепких, наклонных ручных гриффа с обеих сторон, при чем к правому гриффу был приделан рычажок затвора. Недостаток, который часто встречался во многих камерах,—слишком большая чувствительность затвора, с чем связана исправность в работе,—привел к нормализации, т.-е. к применению разных затворов одного типа, которые могли быть приспособлены к любой камере, независимо от ее назначения. Сильный холод на большой высоте часто служил причиной неисправностей в затворе; во избежание этого пришлось устроить у камер электрическое приспособление для их подогревания.

Чтобы быть в силах удовлетворить все возрастающие требования фронта на фотооборудование и отдельные запасные части, были приняты меры сосредоточить все это производство в одних руках. Для этой цели при военном министерстве было учреждено общество B. Li. G., как нейтральное место, которое должно было охранять интересы всех родов войск в деле фотос'емки и особенно регулировать возникавшие уже тогда вопросы рабочей силы и сырья. В качестве особых пунктов для снабжения фотоаппаратами всех частей воздушного флота были учреждены „Испытательная авиостанция и верфь“ и „Учебный воздухоплавательный отряд“. Подготовка грамотных наблюдателей и других лиц вспомогательно-технического назначения, что до тех пор являлось тяжелой обязанностью фронта, была передана этим двум учреждениям, и весь учебный материал громадного фронтового опыта был собран в подробные инструкции: „Фоторазведка в авиации“ (B. d- F.) и „Фоторазведка в воз-

духоплавательных отрядах“ (B. d. L.). Создание таких твердых правил было крайне необходимо, так как некоторые



Часть фотоплана с английской гавани Рэмсчет, снятого немцами с высоты в 6.000 м. с помощью фильмового фото-аппарата (Рейенбильднер—фокусное расстояние 25 см.). Поперечные полосы—следы от склейки подогнанных отдельных фотоснимков.

офицеры фотос'емочной службы были склонны считать единственно правильными лишь собственный опыт и методы собственной работы, тогда как другие отдавались всецело профес-

сионалу-фотографу, который считал ниже своего достоинства изменять основные приемы его профессиональной практики.

Новые задачи выросли со времени вооружения самолетов пулеметами и с возникновением боев в воздухе. Деятельность наблюдателя сделалась еще более многосторонней. Высматривание противника в воздухе и пользование пулеметом сделались вопросами жизни. Прочие технические оборудования на борту самолетов, как, например, радиоустановка, стеснили к тому же место наблюдателя. Воздушное фотографирование должно было приспособляться к этим нововведениям. Поэтому следующий период его развития отличается стремлением сконструировать фотоустановку, работающую самостоятельно и не требующую в то же время много места.

Создание фотоаппарата для маршрутной рядовой с'емки на пленке (Фильм-Рейенбильднер) было в этом направлении решительным шагом вперед. Ценное усовершенствование его было достигнуто тем, что для разматывания пленки вместо „ветрянки" был установлен электрический мотор, который давал возможность выбора различной скорости вращения барабана в зависимости от различных скоростей хода самолета. Имевшиеся фотоаппараты для рядовой с'емки, для полного использования всей их производительности, были переданы в два фотос'емочных звена, по три самолета в каждом. Для лучшего применения во всех условиях к этим камерам были подогнаны различные об'ективы. По мере развития производства было создано шесть таких фотос'емочных звеньев, как совершенно самостоятельных частей. Чтобы иметь возможность применять их в случаях, где боевая обстановка требовала быстрой фоторазведки, они были оборудованы особенно подвижными.

Изобретательные летчики-наблюдатели поставили себе задачей переделать и обыкновенные фотокамеры для быстрого автоматического производства снимков одного за другим. Так как обыкновенное приспособление для кассет вмещало только шесть пластинок, а брать с собой на самолет, за недостатком места, можно было только несколько таких кассет, то стали приготавливать большие кассетные магазины, прикрепляемые к камерам. После экспозиции пластинка выводилась из камеры в сторону и опускалась во второй магазин. Одновременно с этим переходом заряжался затвор. Таким образом, работа наблюдателя ограничивалась нажиманием рычага, передвигавшего пластинки, и рычажка затвора. Эта выдумка фронта была воспринята и внутри страны и после некоторого усовершенствования из пробного аппарата была сконструирована пригодная для употребления фотоустановка. Также были устроены, для уменьшения работ наблюдателя, кассеты с наматывающейся фильмой. До тех пор их не применяли, так как было трудно достигнуть нужной

степени натягивания пленки. Теперь же можно было извлечь пользу из опыта, полученного при устройстве кассет для фильм в фотоаппарате для рядовой с'емки; удалось наматывать пленку так, как нужно, и создать пригодные кассеты для площади освещения размером 13 × 18 см. Для зарядки затвора и перехода пленки достаточно было сделать один полный оборот барашком.

* * *

Усиление в вооружениях противника требовало широкого развития и немецких воздушных сил. Поэтому с учреждением в октябре 1916 г. штаба командующего боевыми воздушными силами, пришлось тогда же озаботиться и об организации фотос'емочного дела в большом масштабе. Самостоятельные до тех пор отрасли фотос'емки в авиации и в воздухоплавательных частях были об'единены в одном управлении, и совместная работа их ранее ощущавшаяся очень мало, была обеспечена выработанными инструкциями.

В распоряжение штаб-офицеров, заведывавших авиацией, при каждой армии, были командированы „фотоофицеры", в качестве докладчиков по вопросам фотос'емочной разведки, которые, в зависимости от об'ема имевшейся у них работы, организовывали при себе небольшие „фотоотделения". Эти вспомогательные учреждения были преобразованы в фотос'емочные отделы штабов армий, и таким образом при каждой армии было создано центральное место по аэрофотос'емке. Stabia. Здесь концентрировались все результаты по фоторазведке; дополненные донесениями из других источников, они перерабатывались здесь для целей командования или для войск. В поступавшем материале жизнь противника отражалась, как в зеркале. Фоторазведка представляла данные о занятых неприятельских авио-станциях и селениях, о позиционных расположениях пехоты и артиллерии, о сети путей сообщения и т. п.

Имея прекрасное техническое оборудование, штабные фотоотделы были в состоянии делать в большом количестве фотоувеличения, печатание, перес'емки и размножение снимков, а также могли производить и небольшой ремонт находившейся на фронте фотоаппаратуры. Чтобы сохранить для каждой армии фотоснимки, сделанные в ее районе, и при другом распределении авиочастей, был основан архив для снимков, негативов и пленок. Во время больших сражений требования, пред'являвшиеся к штабным фотоотделам в решающих пунктах фронта, были так велики, что приходилось создавать подобные же учреждения, но меньшего об'ема, и при штабах корпусов (корпусные фотос'емочные пункты).

В связи с изменением организации на фронте существовавшие до тех пор учреждения по фото-техническому снаб-

жению были соединены в одно общее „Управление воздушной фотос'емкой" (Lubiko).

Задачи этого управления были очень обширны. Обучение наблюдателей для авиации и для воздухоплавательных частей, выучка необходимого низшего персонала для фотос'емочных отделов, испытания новых аппаратов и оборудований и все дело снабжения,—эти отрасли были развиты на более широких основаниях. Особенное внимание уделялось также вопросам о производстве пластинок, пленок и светочувствительной бумаги. Частью совместной работой с частной промышленностью, а частью соревнованием с ней, были достигнуты значительные успехи и в производстве фото-камер,—особенно же при выработке нового типа их с фокусным расстоянием в 50 см., при размере пластинок 24 × 30 см.

Эта камера, созданная для выполнения важных заданий, увенчала новыми лаврами и историю развития немецкой оптической индустрии, так как до тех пор еще не удавалась выработка об'ективов, которые были в состоянии освещать такую большую площадь при светосиле 1 : 5 и при фокусном расстоянии в 50 см. Создание этой камеры было достижением, не только равноценным постройке фотоаппарата для рядовой с'емки, но, пожалуй, даже превосходило его. Последний аппарат был усовершенствован еще тем, что ось барабана фильмы была поставлена перпендикулярно к направлению полета.

„Управление воздушной фото-с'емкой" (Lubiko) было преобразовано позднее в особую „Инспекцию воздушной фотос'емки" (Idlicht), функции каковой были еще значительно расширены. В эту инспекцию вошло и прежнее Общество B. Li. G.

* * *

Колоссальные средства противника дали ему возможность так укрепить и оборудовать почти весь его фронт, что он мог бы в любом месте перейти в большое наступление без особенно больших к тому препятствий. Наша фотос'емка давала этому верные доказательства, доставляя снимки новых путей сообщения, складов военного снаряжения, убежищ и т. п. Для командования было весьма ценно получать возможно скорее сведения именно об этих еще недостающих приготовлениях противника, например, о занятии готовых позиций для артиллерии и о передвижении войск по железным и обыкновенным дорогам. Фотос'емочная разведка справилась и с этой задачей, при чем были преодолены новые препятствия в лице нового боевого средства в больших сражениях—камуфляжа, т.-е. особой маскировки, имеющей целью не только укрытие, но и введение в заблуждение. Это могло

быть достигнуто только благодаря дальнейшей специализации воздушного оружия, при еще большем сосредоточении фоторазведки и применении более точных методов при исследовании и разворачивании снимков.

На долю фоторазведки, в период приготовления и проведения больших сражений, выпали задачи двух родов: 1) планомерная с'емка всего района наступления и сражения,—так называемое фотообследование, и 2) точное исследование отдельных пунктов неприятельского расположения, представляющих особый интерес на основании данных общего обследования, так называемая целевая фоторазведка.

При выполнении заданий первого рода хорошие результаты, свободные от ошибок, могли получиться только при условии, если все части обширного района снимались по возможности в одно и то же время. Отсюда вытекало техническое требование иметь самолеты с большой горизонтальной и вертикальной скоростями и фотоустановки, работающие автоматически. Для удовлетворения этим требованиям при каждой армии было учреждено, исключительно для фоторазведки, по одному авиоотряду из 9 самолетов, с одним комплектом фотос'емочного оборудования, в которое входили 3 фотоаппарата для рядовой маршрутной с'емки на пленке, 4 таких же аппарата для с'емки на пластинках и 4 фотокамеры с наматывающейся фильмой. В этих авиотрядах были сосредоточены лучшие самолеты для глубокой разведки и наиболее опытные наблюдатели.

Исследование заснятого фотоматериала было предоставлено штабным фотоотделам. Фотообследование, сделанное такими армейскими фотос'емочными авиотрядами, пополнялось еще в некотором отношении авиотрядами корпусов и дивизий; отвечая потребностям войск, они давали обследовательные снимки небольших районов.

Второе задание фоторазведки—целевая разведка, выпавшая на долю, главным образом, обыкновенных авиотрядов, встретила трудно одолимые препятствия—в искусстве противника маскировать свое расположение. Противник,—особенно англичане,—применял весьма хитрые способы, чтобы или скрыть свое расположение от глаз авиации, или же ввести ее в обман. Найденные приказы противника показывают, что он имел особые мастерские, где приготовлялись специальные маскировочные средства и материалы, как, например, искусственная трава, вплетенная на сетке. Для замаскирования одной батареи была доставлена, например, декорация, имевшая название: „Поляна марки № 1, вместе с цветами одуванчика". Создавались искусственные маски, изображающие железные дороги, артиллерийские парки и самолеты перед их ангарами. Длинные фокусные расстояния наших

фотокамер не везде могли дать то, что нам было нужно. Часто можно было использовать для некоторых заключений ясно видные на снимках тени. Но наиболее верным вспомогательным средством явилась стереоскопическая фотос'емка.

Рельефность в наших зрительных ощущениях двумя глазами основывается на том, что оба глаза воспринимают от одного и того же предмета различные соображения [1]).

В фотографии этому свойству глаз можно подражать и даже можно его усилить. Вследствие незначительности расстояния между нашими глазами (примерно 65 мм.), зрительные изображения предметов на большом расстоянии (свыше 450 метров) не получаются заметно различными в обоих глазах, и поэтому в перспективе рельефности не получается. Между тем, фотооб'ективы, исполняя функции глаз, никаким определенным расстоянием между ними не связаны. А поэтому незначительность удаления предмета больше не является обязательным условием для получения рельефных изображений. Следовательно фотокамера может получать стереоскопические снимки и с большой высоты.

Первые опыты такого рода были проделаны в воздухоплавательных частях, где стереоскопические снимки, с развитием этого дела, давали ценные сведения о местности, занятой неприятелем. Снимки делались обыкновенными фотокамерами с двух различных мест, расстояние между которыми обуславливалось отдаленностью цели.

Для самолетов эта работа значительно упрощалась, так как его местоположение все равно в продолжение полета меняется; поэтому было достаточно получить два последующих снимка с одной и той же цели. Для определения промежутка времени между обеими с'емками надо учитывать собственную скорость самолета и высоту хода. Отдельные снимки, снятые и разрезанные по определенным правилам, сливаются в одно рельефное изображение, если смотреть на них через специальные стекла стереоскопа, которые, по физическим законам света, направляют каждому глазу одно ему назначенное изображение.

Применяя длинно-фокусные камеры размером в 70 и 120 сантиметров и пользуясь способом стереоскопической с'емки, целевая фоторазведка сумела разгадывать все хитрые меры по маскировке, которыми противник скрывал свои позиционные сооружения или старался обмануть нас постройкой ложных масок. А для исследования готовых фотоснимк-

---

[1]) Потому что каждый глаз воспринимает предмет со своей стороны, что при небольшом удалении предмета от наблюдателя легко можно проверить непосредственно.

ков техника дала новое вспомогательное средство. Штабные фотоотделы были снабжены двойными микроскопами, которые при рассматривании предмета двумя глазами давали сильное увеличение.

После того, как сама фоторазведка приспособилась таким образом к условиям больших сражений, нужно было подчиниться суровым требованиям относительно сокращения персонала и фото-материалов. Во избежание, по возможности, всякой двойной работы, была создана особая организация, разветвления которой доходили до самых передовых линий. Войсковые „фотоофицеры" заботились об усвоении требований разведки и о правильном распределении и хранении фотоснимков и, особенно же о том, чтобы при смене войск полученный материал оставался бы в том самом районе, к которому с'емка относится. Свои требования на фотоснимки войска сосредоточивали в корпусных фотопунктах, где они или удовлетворялись из имеющегося запаса, или же передавались дальше в исполнительные органы.

Сами войска обучались правильно понимать и разбираться в снимках путем устройства специальных лекций, где их знакомили также с каждой деталью снимков рассматриваемого района фронта. Для обучения войск удалось применять и стереоскопические снимки, которые до тех пор представляли интерес только для отдельных учреждений, снабженных специальными стереостеклами. С каждого из двух различных снимков одного и того же предмета стали теперь приготовлять диапозитивы, окрашиваемые один в красный, а другой в зеленый цвет. Затем эти окрашенные диапозитивы проектировались на одном и том же экране, так что один покрывался другим. При рассмотрении такой цветной картины одним глазом через к р а с н о е с т е к л о, а другим через з е л е н о е, каждый глаз получает различное зрительное впечатление, и наблюдатель воспринимает общее изображение в рельефном виде. Этот способ был известен и в мирное время, но практическое значение он получил только тогда, когда при инспекции фотос'емки был выработан усовершенствованный способ окрашивания диапозитивов. Показательные лекции с демонстрированием таких световых стереокартин имели для войск весьма крупное значение.

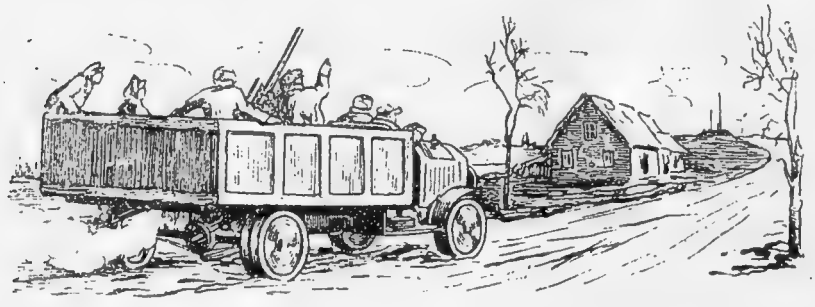
* * *

Применение фотос'емки для изготовления планов было ограничено известными пределами. Для изготовления топографических планов фотос'емка была, правда, самым действительным вспомогательным средством, так как она переносила местность непосредственно на чертежный стол топографа. Каждый фотоснимок делался с такого района, в кото-

ром имелись известные опорные пункты. Если же опорных пунктов не оказывалось, как, например, чаще всего в области, занятой неприятелем, то пригнанные и составленные фотоснимки оставались в виде эскизных планов, точность которых по отношению к углу и к масштабу не удовлетворяла требованиям, пред'являемым к настоящему плану. Поэтому скоро стали производить опыты, чтобы уточнить планы воздушной фотографии и иметь возможность определять по снимку, с достаточной точностью по положению и по высоте, пункты, которые лежали хотя бы в сфере действия артиллерии. Уже летом 1917 года один такой способ был испробован сначала в тылу, а в следующем году и над районом противника. Этот способ заключался в том, чтобы фотографировать участок местности под различными углами, устанавливая положение самолета в момент каждой отдельной с'емки по способу обратной засечки, а после того прямыми засечками на самом снимке устанавливать новые пункты по их положению и высоте.

Так как точное определение местоположения самолета в момент с'емки было главным фактором, влияющим на точность топографического плана, то прежние обыкновенные фотокамеры, у которых фокусное расстояние известно лишь приблизительно, а затворы были щелевого типа,—оказались недостаточными и пришлось сконструировать особенно выверенные измерительные камеры (месскамеры) с центральным затвором. Место положения самолета определялось прибором нового типа—измерительным фототеодолитом. Базируясь на известные опорные пункты собственного района, из новых фотоснимков, имевших уже определенные пункты, определялись новые пункты, находящиеся в районе неприятеля.

Таким образом топографическая с'емка была вынесена за пределы наших позиций.



III. Артиллерийская служба авиации.

I. Артиллерийский летчик в 1914 году.

Сражение на Марне в 1914 г. было окончено. I армия отошла за реку Эн, предоставив оба берега наступавшему противнику. Лишь в одном месте германские войска задержались у реки: у форта Кондэ, на полдороге Реймс—Суассон, на том круто поднимающемся горном массиве, расположенном на северном берегу Эн, который господствует над всей долиной реки, расширенной в этом месте своим притоком Вэль. Неудивительно, что настойчивый англичанин, воображая, что немцы панически бегут, попробовал овладеть лихой атакой и этими высотами. Здесь, однако, он получил отпор со стороны 5-ой бранденбургской дивизии, которая, верная своему доблестному прошлому, успешно отражала сильнейшие массовые атаки английской пехоты днем и ночью, зачастую в рукопашную.

Когда пехотные атаки оказались безуспешными, противник обратился к артиллерии. Ряд за рядом понастроил он десятки батарей, которые бомбардировали скалу с трех сторон, изо дня в день, снарядами всех калибров — предвестник ураганного огня последующих годов войны. У немцев снарядов было в обрез, и, согласно приказу, мы имели право обстреливать исключительно лишь цели, точно известные. Противник, в избытке обеспеченный снарядами, концентрировал свой огонь на форте. Мы же находились в большом затруднении, так как его батареи, очень удачно установленные в ущельях, которых здесь очень много, не были заметны для нашего наблюдения с земли. Определение расстояний по величине воздушной волны орудийных выстрелов тогда еще не применялось.

Оставалось только одно средство: заглянуть с помощью самолетов за кулисы и вести корректирование артиллерийской стрельбы сверху. Для выполнения этой задачи командующий III-м армейским корпусом предоставил в наше распоряжение авиоотряд № 7. Когда же выяснилось, что целесообразнее поручить обязанности артиллерийского летчика - наблюдателя офицеру-артиллеристу, знакомому с обстановкой на форте Кондэ и с примерным расположением наиболее опасных неприятельских батарей, то выбор пал на меня.

Автомобиль доставил меня на посадочную площадку Л'Анж-Гардьен, откуда летчик Фейфер, бывший впоследствии командиром бомбардировочного дивизиона, отправился со мной на Альбатросе в первый для меня воздушный поход.

В незнакомой мне местности я потерял сначала всякую ориентировку, пока Фейфер не показал мне типично вырисовывающийся контур форта. Вот стоят наши батареи, ясно видимые у опушки леса; немного лучше замаскирована наша тяжелая артиллерия из Ютеборга. А там, за горами, ясно видны неприятельские коллеги, также по четыре пятна рядом. Извлекаю карту и в масштабе 1:25000 наношу батареи с точностью почти до одного метра. Вот это, должно быть, скорострельные батареи; из других нас обстреливали по всей вероятности „чемоданами". Чего мы не могли выяснить внизу целыми днями, здесь наверху было установлено и зафиксировано на карте в четверть часа. Теперь скорее спуститься и обратно на позиции.

Там, в легком блиндаже наблюдательного пункта, мы с начальниками тяжелых и легких гаубиц моего 18-го полевого артиллерийского полка выработали порядок стрельбы. Если вспомнить теперь наш первоначальный, более чем примитивный способ стрельбы с воздушным наблюдением, то этим одним можно доказать, как были неправы враги, утверждая, что наша авиация уже до начала войны представляла вполне подготовленный род войск. В действительности мы не имели тогда на самолетах ни пулеметов, ни приспособлений к бомбометанию, ни, к сожалению, радиоустановок. Между тем, наши радиотелеграфисты уже с самого начала позиционной войны перелавливали радио с английских самолетов такого, например, содержания: „Если вы прибавите еще 100 ярдов, то попадете в точку".

При первом моем воздушном корректировании я был вынужден мучиться с примитивными сигнальными ракетами. У меня было условлено с артиллеристами об указании им места падения снарядов относительно цели с помощью различных световых сигналов. Для подачи сигналов мы должны были каждый раз возвращаться к батарее, ведущей стрельбу, так как при наблюдении снизу в сторону неприятеля, находившегося к югу, сигнальные ракеты, выпускаемые над целью против солнца, не были видны. Если вспомнить и все другое, найдется еще много разных затруднений. Например, картонные (вместо латунных) гильзы ракетных патронов распухали и застревали в ракетном пистолете; иногда мне приходилось усиленно тянуть их зубами в течение нескольких минут. Или рвался телефонный провод, соединяющий батарею с наблюдательным постом, и батарея не откликалась на сигналы. В то время командир батареи при стрельбе

с воздушным наблюдением не оставался на самой батарее, а желая что-нибудь видеть, сам сидел на наблюдательном посту вдали от батареи. Но трудности для того и существуют, чтобы их преодолевать. Главным образом благодаря тому, что командиры батарей хорошо знали меня, а я их,— при первой стрельбе все обошлось великолепно.

В течение двух дней, при ежедневных трех полетах, я имел возможность направлять наш огонь на неприятельские батареи с вполне хорошими результатами. Зачастую большие облака дыма указывали на то, что взрывались и снаряды, небрежно сложенные в штабеля. На третий же день, когда наши тяжелые гаубицы должны были особенно насолить смелому командиру английской батареи, нас ожидал сюрприз: гнездо было пусто. Мы летали тогда на высоте не более 2.000 метров, и я мог в мой цейсовский бинокль ясно распознать, что батарея, представлявшаяся до сего времени круглыми пятнами, имела теперь вид пустых кружков. После того я осмотрел более внимательно и другие артиллерийские позиции. За исключением двух или трех, все они были покинуты: противник ночью снялся с позиции. Он наверное убедился, что прорвать позицию 5-ой дивизии невозможно, несмотря на почти полное ее окружение и продолжительный ураганный огонь. Систематический обстрел с помощью воздушного наблюдения отбил у него охоту предаваться дешевому удовольствию—не получать ответа на свой сосредоточенный огонь первых дней.

Итак, все неприятельские батареи снялись с позиций. Быстро были изготовлены кроки расположения немногих еще занятых позиций, к нему написано донесение, убавлен газ в моторе, и радостная весть, которая должна была принести облегчение находящимся внизу, была выброшена с черно-бело-красным вымпелом над нашей батареей. Затем мы направились обратно на посадочную площадку при штабе корпуса и там сделали подробный доклад начальнику штаба.

Это произошло в первых числах октября 1914 года. Несколько дней спустя соседний с нами корпус был отозван от Суассона, и наш III-й корпус мог без вреда занять и его участок.

Германская авиация при артиллерии.

Летчик-наблюдатель при артиллерии должен разрешать задачи, невыполнимые земным наблюдением. Деятельность этого рода сводится, главным образом, к производству разведки для отыскания целей и к корректированию огня своей артиллерии.

Под целью понимается все, что может и должно поражаться артиллерией. Самыми об'ектами являются: артиллерия противника, укрепленные позиции, саперные и минные

работы, войсковые биваки и лагери, парки, железнодорожные сооружения, стоянки привязных аэростатов, дороги и переправы, скопления войск в убежищах и селениях, танки и на-ряду с этим передвижение по дорогам обыкновенным и железным. Параллельно с разведкой фотос'емочной, зрительная разведка давала тоже важные данные, особенно при разрешении вопроса, занята ли какая-нибудь позиция, селение или лагерь войсками или нет. Особое преимущество зрительной разведки заключалось в возможности быстрого уведомления артиллерии для немедленного поражения огнем, тогда как изготовление фотоснимка даже при благоприятных условиях требовало несколько часов; по прошествии же этого времени подвижные цели обычно ускользали от обстрела.

Давать целеуказания становилось изо дня в день все труднее, так как обе стороны стремились по возможности скрывать все свои цели от наблюдений противника Во время войны было произведено много опытов в области маскировки, при чем опыты эти после первых грубых начинаний достигли потом высокой степени совершенства. Не удовлетворяясь использованием в качестве прикрытий лесов, садов, каменоломень, ям, кустарников, изгородей и хлебных снопов, создавали для маскировки даже специальные сооружения. Устраивались целые группы деревьев и живые изгороди, беседки и крытые аллеи; на участки, подлежащие маскировке, натягивались большие сети с вплетенными в них ветками и травой, с обманчивой подделкой под окружающую местность. Орудия и повозки, палатки и бараки, танки и самолеты пестро окрашивались особым образом (камуфляж) и становились поэтому трудно узнаваемыми. В конце концов, вся новая походная одежда войск и предметы снаряжения стали окрашиваться такими же защитными цветами. Для временной маскировки применялись дымовые и газовые завесы. Наконец, с целью обмануть и отвлечь внимание противника широко применялось устройство мнимых (фальшивых) позиций—масок.

Находить неприятельскую артиллерию было проще всего по яркому огню, вырывающемуся из орудий при выстреле, и по дыму, образующемуся при этом, а зимою—по обтаявшему перед стволами орудий снегу. Хорошими приметами были под'ездные пути к батареям, по которым происходит снабжение артиллерии снарядами и другими запасами; эти дороги особенно ясно выделяются зимою. Обнаруживание орудий и людей было возможно иногда лишь во время маневренной войны 1914 года и при больших наступлениях, когда для продолжительной маскировки не было времени; притом в 1914 г. воздушная разведка производилась на незначительных высотах, примерно лишь в 1.000 метров.

Орудия на железнодорожных платформах, с упорами на железнодорожных путях, почти всегда можно было узнать безошибочно и с большой высоты.

Разные земляные работы и возводимые укрепления и окопы очень хорошо выделялись по свеже набросанной земле.

Передвижение по проселочным и шоссейным дорогам легко устанавливалось издали в сухую погоду из-за поднимавшейся при этом пыли; впрочем, часто это легко можно было видеть и непосредственно на более светлой почве дорог, а зимою по следам на снегу. Железнодорожное передвижение распознавалось просто и непосредственно; скрыть его образованием завес (паровых или дымовых с помощью паровозов) представлялось весьма трудным, хотя во время наступления 1918 г. противник и пытался однажды окутать туманом полосу Дуллен—С. Поль. Занятые селения легко опознавались по войсковым повозкам, расположенным во дворах и садах.

О всех таких целях артиллерийский летчик сообщал в штабы, которые он обслуживал: начальнику артиллерии, в артиллерийские корпуса и бригады или непосредственно на батарею. Сообщение могло быть передано различными способами.

1) Лично или по телефону после посадки—на аэродроме или на передовой посадочной площадке.

2) Путем сбрасывания донесения или вырезки из карты с соответствующей пометкой и об'яснением; это делалось при помощи вымпельного пакета или дымящегося патрона; последние сбрасывались на наблюдательные посты при штабах.

3) По радио. Этот способ был много быстрее, но имел тот недостаток, что противник мог перехватить донесение или помешать нам принятием противодействующих мер. Поэтому необходимо было шифровать радиосообщения или применять сокращенные обозначения (код), которые делали бы его содержание непонятным для противника. Сокращения эти нужно было часто изменять.

Вся фронтовая полоса покрывалась на плане сетью квадратов, со сторонами в 1.000 метров длины, при чем вертикальные и горизонтальные ряды квадратов обозначались числами или числами и буквами. Каждый из больших квадратов разбивался сеткой на 25 маленьких квадратов (по 5 в стороне), а в последних—четыре угла их обозначались особо при помощи букв. Благодаря этому представлялась возможность обозначить пространство в 100×100 метров посредством шести цифр и одной буквы, напр. 2635,20 с. [1]).

Кроме этого определения квадратами, отдельные известные районы или цели постоянного характера можно было

[1]) Первые две цифры (26) обозначают № вертикального ряда, вторые две цифры (35)—№ горизонтального ряда. В большом квадрате, лежащем на пересечении этих рядов, надо взять маленький квадратик того номера, каковы

снабжать особыми условными обозначениями, пользуюсь ими при всех указаниях целей. Применялись также имена, названия городов, рек и т. д. При пользовании кодом было, конечно, необходимо, чтобы приемная станция и летчик-наблюдатель пользовались одним и тем же кодом и однородными планами.

Каждая радио-станция имела свои особенные позывные, благодаря чему можно было переговариваться по радио только с одной совершенно определенной станцией (которая была нужна).

Связь низовой станции с самолетом устанавливалась сигнализацией полотнищами; последняя состояла в том, что из белых, а зимою из красных полос материи, величиною в 5 м. на 50 с/м., выкладывались различные фигуры, обозначавшие сокращенно готовые фразы, необходимые в переговорах (особый код).

Применялась радио-связь и с земли на самолет [1]). При корректировании стрельбы ночью оказывали большую пользу цветные факелы.

* * *

При наблюдении за стрельбой собственной артиллерии надо различать: 1) стрельбу по целям, заранее обусловленным с артиллерией, 2) стрельбу по целям, выбираемым наблюдателем во время пребывания в воздухе с сообщением артиллерии для немедленного поражения (так называемые „моментальные цели"); 3) наблюдение за стрельбой по площадям (пристрелка, огонь на поражение, заградительный огонь и т. п.).

Первый вид стрельбы применялся для планомерного поражения артиллерии противника и его опорных пунктов. При этом летчик корректировал прежде всего стрельбу по целям, к коим не могли быть применены другие средства наблюдения (расположенных под прикрытием лесов или на обратных склонах высот и т. п.).

Второй вид наблюдения проводился так: о замеченных целях летчик сообщал артиллерии и требовал немедленного открытия огня.

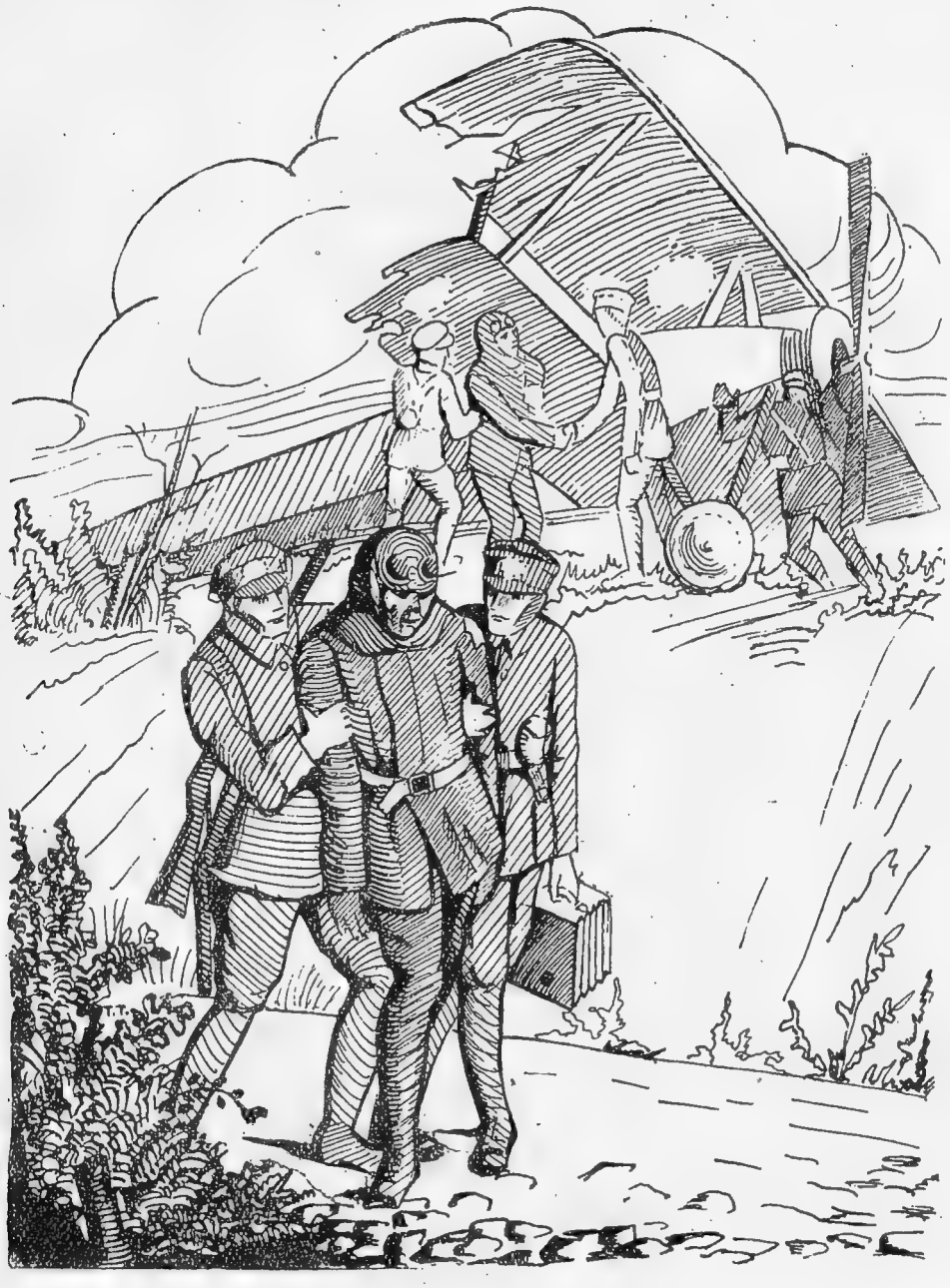
При корректировании сосредоточенного, массированного огня дело сводилось главным образом к наблюдению за об-

---

две цифры после запятой (20), а в этом квадратике—угол, обозначенный буквой *c* (такие буквы—*a*, *b*, *c*, *d*—обозначают четверть этого квадратика). Если сторона большего квадрата равняется 1.000 м., то сторона маленького квадратика = 1.000 : 5 = 200 м. Клеточка, обозначенная малой буквой (т.-е. уголок квадратика), имеет каждую сторону длиной в 200 : 2=100 метров. *Ред.*

[1]) Раньше на самолетах устанавливались только радио-передатчики—для телеграфирования вниз. В конце войны немцы создали радио-установки двойного действия, одинаково и для передачи вниз, и для приема в лету радио снизу. *Ред.*

щими попаданиями снарядов и к установлению пробелов и мест с редкими попаданиями.



Возвращение с разведки.

Для каждого наблюдения стрельбы артиллерии летчик должен был точно знать расположение собственной артиллерии, мест поражения и наблюдательных постов; он не имел права брать с собой на самолет плана с отметками, во избе-

жание риска, что эти важные данные могут попасть в руки неприятеля. Кроме того, он должен был хорошо запечатлеть в своей памяти всю местность, где находилась цель. Этими двумя пунктами [1]) определялось направление стрельбы и на этом строилось все корректирование. Перед походом было весьма полезно обстоятельно проштудировать фотоснимки, сделанные с поражаемой цели в самое последнее время...

Поражение „моментальных целей“ было весьма действительным средством для ослабления и запугивания противника. Для этой работы выделялись батареи, обычно наиболее дальнобойные и скорострельные, которые предоставлялись в распоряжение артиллерийского летчика-наблюдателя. Последний получал задание—зорко следить за неприятелем и немедленно сообщать „сторожевым“ батареям о всех ценных целях. О целях, которые летчик находил подходящими для обстрела, он давал радио с прибавлением вопросительного знака. Выкладкой полотнищами сигналов „да“ или „нет“ или же позывными по радио летчику сообщалось, будет ли батарея стрелять по этой цели или нет.

Совместной работой „сторожевых батарей“ с летчиками был получен особенно богатый опыт. Во время наступлений англичан часто случалось, что их пехота и конница, стоящие наготове для атаки, разгонялись еще до вступления в бой с нанесением им весьма больших потерь. Точно так же перед самой атакой уничтожались и столь страшные танки. Во Фландрии нам удалось заставить перейти беспокоившие нас батареи воздухобойной артиллерии из Ипернбогена на западный берег Изера. При ясной погоде благодаря воздушному наблюдению сильно затруднялось железнодорожное движение противника. А при нашем наступлении артиллерия успешно поражала снимающиеся с позиций батареи, танки и колонны противника, направленные для контр-атак.

Исключительные затруднения представляло корректирование огня крупной артиллерии дальнего действия. При большой дистанции стрельбы—до 50 километров—и при сильном неприятельском противодействии снизу, артиллерийскому летчику редко удавалось держаться над целью продолжительное время. Поэтому стрельба такого рода производилась под покровом ночи. О попадании снарядов сообщалось по квадратной сетке со сторонами длиною в 100 метров, которая накладывалась на карту с целью.

Артиллерийский летчик был привлечен для корректирования и заградительного огня. Готовясь к такой работе, наблюдатель зарисовывал места, подлежащие заградительному огню, на фотоснимке с указанием направления выстрелов и отмечал эти

[1]) Т.-е. местом расположения батареи и целью.

места номерами целей. Затем стрельба корректировалась им последовательно, одна батарея за другой, в порядке, установленном заранее. Так, например, во время оборонительных боев во Фландрии летчик при каждом полете корректировал последовательно стрельбу до 16 батарей; при наблюдении с земли такая работа заняла бы времени с пол-дня.

Оживленная деятельность артиллерийской авиации и приносимый ею вред принудили противника к принятию самых широких мер противодействия. Наравне с артиллерийской обороной он стал применять сильную истребительную авиацию для уничтожения артиллерийских летчиков. Последним часто приходилось силой добиваться выполнения заданий, ведя бесчисленные воздушные бои; во многих случаях работа их была возможна лишь под охраной специальных самолетов (патрули) или даже целых истро-отрядов.

Несмотря на сильное превосходство противника, только вследствие широкого и беспощадного использования сил летного состава, особенно же благодаря самоотверженной деятельности пилотов, германской артиллерийской авиации удалось в полной мере выполнять возлагавшиеся на нее задачи и оказывать необходимую и полную поддержку земным войскам.

Обслуживание дальнобойной артиллерии.

Осенью 1915 г. я прилетел на аэродром в Дунаи на своей „Синей мыши“ — этим именем был окрещен маленький самолет нового типа, построенный и только что выпущенный заводом Альбатрос. Меня беспокоила только одна мысль: не было бы завтра окончания военных действий и не отправили бы меня, включая и самолет, обратно в Германию. Но оказалось, что во время последующих почти полных трех лет, проведенных мною на фронте между цитаделью Арраса и развалинами Ипра (за исключением некоторого времени, когда я лечился в лазарете, и 6-ти недель, прожитых в России), я не только пережил мой маленький Альбатрос, а успел разбить еще много других „Пегасов“.

Воздушная корректировка огня — спокойная, но весьма ответственная служба, требующая от летчика-наблюдателя большой добросовестности. Зато получалось большое удовлетворение и на душе становилось радостно, когда результаты стрельбы подтверждались появлением у цели дыма и пламени.

Сравнительно хорошо удалась моя первая воздушная корректировка огня одной из батарей тяжелых полевых гаубиц, обстреливавшая неприятельскую батарею к западу от угольной шахты Лоос. В то время я никак не мог себе представить, что через три года, на новом фронте, который

тем временем продвинулся слегка к востоку, т.-е. почти на том же самом месте,—в последний раз перед поражением Германии, я буду корректировать стрельбу по тяжелой английской батарее, установленной на отлогости холма, непосредственно за той же угольной шахтой Лоос.

Сговорившись вечером, накануне стрельбы, с командиром артиллерийской батареи относительно снарядов и цели, мы стартовали на рассвете, предупредив батарею еще раз утром. По пути к месту наблюдения я всегда устанавливал мой радио-аппарат на обусловленную длину волны. Обычно с каждым самолетом устанавливалась особая длина волны, чтобы облегчить наземным радио-станциям их работу по приему донесений. Затем я вызывал сигналами, обусловленными для начала и конца передачи радио, ту станцию, которая была назначена для связи со мной (в воздухе) и с батареями, ведущими стрельбу с помощью моего наблюдения. В ответ на мои позывные радио-телеграфисты раскладывали у мачты соответствующие сигнальные полотнища—белые полосы ткани, длиною в три метра и шириною около 75 сант., различными комбинациями которых давались сигналы разного значения. И затем приступали к стрельбе.

Наибольшие трудности начинались только теперь: во-время подойти к цели (т.-е. быть над нею в момент падения снаряда); сделать правильные соображения по корректировке огня на обратном пути к мачте; успеть так послать радио о наблюдении, чтобы, повернув обратно к фронту, увидеть ответный сигнал батарей о готовности к стрельбе. Все это должно происходить с большой быстротой; зачастую вся утомительная и трудная пристрелка шла на смарку, благодаря тому, что летчик-наблюдатель не успевал во-время взглянуть на разложенные сигнальные полотнища. Одновременно нужно остерегаться неприятельских самолетов и зенитных орудий, и все это при плохих, осложненных самой природой, условиях видимости на западном фронте, которые для противников были много лучше.

Во Фландрии, по утрам, когда солнце находилось в благоприятном для нас положении и лучи его падали нам в спину, благодаря влиянию моря горизонт был покрыт обычно низкими облаками или же шел дождь. Когда же в полдень или к вечеру погода прояснялась, мы смотрели против солнца и в молочную жижицу. Видеть сквозь этот дымчатый слой, который простирался в высоту иногда до 2.500 метров, я мог только через темно-синие или зеленые стекла в очках, так что ясно различать земную цель было невозможно. „Томми“ же, имея солнце за собою, наоборот, наблюдал великолепно. Ослепленные солнцем, вертясь зачастую на одном месте, мы были превосходной мишенью для английских истребителей.

За пределами района, находящегося под влиянием моря, „молочный суп" пропадал, как отрезанный ножом и получалась хорошая (дальняя) видимость. Для других летчиков, которым не требовалось подробно рассматривать предметы на земле, выход из положения был очень прост: следовало только пройти сквозь облака выше.

Очень трудно было корректировать стрельбу „железнодорожных орудий": пушек калибром от 17 до 24 с/м., установленных на железнодорожных платформах. В виду их дальнобойности, в их обязанности входил обстрел глубокого неприятельского тыла. Платформы с орудиями и другие вагоны, в которых жила обслуживающая орудия команда, составляли маленький отдельный поезд. По боковым путям его продвигали обыкновенно вперед на позицию, откуда дальнобойные орудия, пользуясь воздушной корректировкой, без передышки выбрасывали свои снаряды и затем исчезали.

Мне приходилось неоднократно корректировать стрельбу орудий, стрелявших по французским горным рудникам, расположенным в местности около Бетунь, на близком расстоянии, всего 15—20 клм. за фронтом. Вследствие того, что снаряды этих пушек дают при взрыве только тоненькую струйку желтоватого дыма, попадания их едва заметны. Но несмотря на это, нам все же удалось обстрелять эти рудники и постройки, расположенные вокруг них. После одного особенно удачного попадания, вероятно, в машинное отделение, в продолжение нескольких секунд вся шахта была окутана как бы бенгальскими огоньками, а в поднимавшемся дыму всюду синелись электрические искры. На следующий день трубы перестали дымиться: значит обстрел удался на славу.

* * *

В 1918 г. меня назначили на корректировку стрельбы артиллерии дальнего действия; я смело взялся за эту работу, чувствуя за собой достаточный боевой опыт.

Отдельное орудие, которое я должен был обслуживать— 38 с/м. (около 15 дм.) корабельная пушка—должно было стрелять по узловой железнодорожной станции С.-Омер на линии Лилль—Калэ, что представляло весьма крупное значение в виду подвоза через этот узел всех неприятельских подкреплений. Пушка была установлена около Лилль и находилась в своего рода бетонной крепости. Эта постройка, с безопасными от бомб блиндажами для артиллеристов, с погребом для снарядов и с рельсовыми путями для подачи гранат, была шедевром современной техники. Любуясь снарядом, высотой более чем в 2 метра и с диаметром в 38 с/м, с наконечником на подобие сахарной головы, я радовался,

что не принадлежу к числу граждан города Сен-Омер. Куда попадет такой „чемодан", там останутся одни щепки.

Первая стрельба должна была состояться на рассвете прекрасного летнего дня. Было ассигновано 7 снарядов, которые при моем наблюдении с самолета должны были быть выпущены из орудия по возможности быстро один за другим [1]). Мы взлетели еще до рассвета, а когда стало светать, мы были на высоте уже в 5.000 метр. Незамеченные патрулировавшим ниже английским отрядом из 8-ми одноместных истребителей мы осторожно перешли фронт у г. Лилль. С удовольствием я даю позывные по радио моей „толстой пушке", как вдруг—бум-бум, внезапно проснулись отвратительные зенитные орудия и начали крыть по нас одновременно несколькими батареями. Правда, стреляли они плохо, но даже и неподстреленные мы все же были замечены и в ближайшем будущем надо было ожидать нападения английских истребителей.

Так и случилось! Как раз в тот момент, когда я увидел попадание первого снаряда, сопровождаемое огромным облаком дыма, немного в сторону от цели, непосредственно за железнодорожными путями (превосходный выстрел на дистанции в 39 километров), и когда я собирался передать мое наблюдение по радио, пилот резко рванул несколько раз ручку руля; я почувствовал попеременный крен самолета—условленный сигнал при внезапном появлении вражеских самолетов. Одновременно замолчали зенитные батареи. „Томми" со своими 8-ю самолетами напали на нас в спину со стороны Лилль. Приятное чувство! А еще внизу, круто забирая высоту своими мощными моторами, приближалось к нам звено одноместных самолетов, которое взлетело, по всей вероятности, после того, как было выведено из спячки огнем воздухобойных орудий.

Между тем английский истро отряд подошел на расстояние выстрела и открыл стрельбу из пулеметов. Положим, поймать нас не так-то легко; но пристрелку все же пришлось прекратить. Наш Румплер с мотором Майбах, в 260 л. с. показал им свою скорость. В забирании высоты маленькие английские самолеты, правда, превосходили нас, но в скорости при прямом горизонтальном ходе сравняться с нами не могли. Нам удалось удрать, и находившийся в сторожевке к западу от Лилль немецкий истро-отряд вступил в бой с преследовавшими нас „Томми". Мы обогатили свой опыт еще одной моралью: в нашем ремесле надо избегать ясной погоды.

---

[1]) Быстрота стрельбы из таких орудий, равно как и из орудий железнодорожных обусловливается необходимостью оградить их, а равно и корректирующие самолеты, от нападения с воздуха. *Ред.*

Вечером, спустя два дня, луна ярко светит; бомбардировочные дивизионы находятся уже в пути. После полуночи мы идем в поход, чтобы быть обратно на рассвете. Наш 200-сильный самолет „L. V. G.“ (гоночный нам ночью не нужен) был отлично оборудован для ночных полетов: всюду мелкие световые проводки и выключатели,—самолет был действительно великолепен. Чтобы обеспечить правильное и точное наблюдение, авиотрядом глубокой разведки были изготовлены для батарей и для меня очень ясные фото-снимки города Сен-Омер. Мы разбили эти снимки на 25 квадратиков и обозначили каждое поле буквой алфавита, так что мне приходилось давать по радио только одну букву поля, в которое попал снаряд. При этом мне нужно было быть очень внимательным, так как, несмотря на колоссальное пламя от громадного снаряда при разрыве, блеск огня был виден только доли секунды. Точный контроль состоял в том, чтобы каждый раз фотографировать железнодорожные пути для сравнения до и после выстрела; мне нужно было глядеть в оба, чтобы не осрамиться.

Вылетев при ярком лунном свете, мы идем по старому пути на Лилльскую колокольню, которая бросает в небо для нас, летчиков, условный сигнал: слово „т-е-з-и“, оттуда направляемся к г. Сен-Омер. Вследствие частых перерывов в работе при сильной развитой радиосети я уговорился с артиллеристами 38 с/м. пушки, чтобы после истребования мною выстрела они стреляли бы ровно через каждые 10 минут: на тот случай, если я не пойму, по той или иной причине, их радио. Я часто применял этот метод, при чем, отсчитывая с помощью секундомера время полета снаряда с момента выстрела, точно определял момент его попадания у цели. Обыкновенно, после затребованного мною выстрела, я зорко смотрел в сторону г. Лилль, где и замечал появляющуюся на мгновение огненную полосу, видную даже несмотря на дымовую завесу, примененную для маскировки огня из ствола орудия при выстреле. Для меня это было очень приятно: я знал, что „чемодан“ летит. Приятно было и для англичан, которые, обнаружив таким образом, место нахождения 38 с/м. орудия, немедленно взяли его под обстрел своей артиллерией и послали своих бомбоносцев для воздушного нападения. Не было приятно только для команды, обслуживающей орудие, которая, несмотря на хорошую маскировку против видимости сверху днем, знала, что место их нахождения все же противнику известно.

Приближаясь к цели, мы ясно видели в лунном свете находящийся в полном мраке город, расположенный по берегам сверкающих каналов. Однако, „Томми“ не дремал: еще до первого выстрела мы увидели, что нас обстреливают

6 английских воздухобойных батарей, которые обслуживались 8-ю большими двойными прожекторами. Последние шарили всюду своими длинными щупальцами, стараясь поймать нас. Обыкновенно этот обстрел не был опасен, так как, установив высоту разрывов артиллерийских снарядов,—нормально между 3 и 4 тысячами метров,—мы спускались этажем ниже и только радовались фейерверку. Хуже было с прожекторами. Когда световому конусу удавалось схватить нас, мы делались совершенно слепыми. Тогда становилось так светло, что, сидя в корпусе, открытом только кверху, я свободно мог считать в моих ботинках дырки для шнурков. В таких случаях мы давали нашему доброму коню „пике" и скользили на несколько сот метров вниз.

В эту ночь стрельба удалась блестяще: мы достигли в нашу цель несколько хороших попаданий. От света разрывающихся гранат город на мгновение ярко освещался. Большие складочные сооружения, которые были нашей главной целью, получили хорошую порцию.

По агентурным сведениям мы узнали потом о больших разрушениях, причиненных нашими „сахарными головками". Куда такое чудовище попадало, там по всей улице не оставалось больше ни одного целого стекла; давлением воздуха продавливались двери соседних домов, а в том месте, куда попадал „чемодан", оставалась только огромнейшая яма, в которой свободно умещался дом приличных размеров. Если мы обеспокоили при этом чинов генерального штаба, живших совместно при ставке неприятельского главного командования, то это была не наша вина. Зачем ставка верховного главнокомандующего располагалась вблизи от важных железнодорожных пунктов!

Мы закончили свою работу и любовались при луне входом в порт Калэ, который своими маяками ясно выделялся на черной поверхности моря. А как раз в это время, по другую сторону английские бомбардировочные дивизионы нападали на наш сильнейший морской опорный пункт Брюгге, который выкинул над собой целое море света и огня из бесчисленных прожекторов и артиллерийских заградительных батарей...

И вот в это же время за нами внезапно раздалось знакомое „так-так", и в лунном свете мы увидели довольно близко от себя английский одноместный истребитель. У этого красавца на нижней несущей поверхности горел ряд электрических лампочек, затемненных спереди, которые по всей вероятности должны были предохранить его от столкновения с другими самолетами при одновременном стартовании. В виду таких грозных признаков, мы предпочли обратиться в бегство.

* * *

После этого инцидента было решено летать только в темные ночи. Сигнальные огни, установленные англичанами на суше и в устьях рек, были мною занесены на карты; пользуясь ими, я мог рискнуть попробовать пробраться до Сен-Омер и в темную ночь, без опаски подвергнуться нападению английских истребителей.

Отдохнув пару дней, мы снова взялись за работу, так как сидеть без дела было больше невмоготу, а С.-Омер был слишком соблазнителен. Проявив некоторое легкомыслие,—бомбардировочные дивизионы по случаю неустойчивой погоды не вылетели,—мы пустились в путь после полуночи. Уже на высоте 500 метров мы стали попадать в отдельные облака. Огонь из выхлопной трубы, монтированный у самолетов типа Ганновер с левой стороны, ослеплял меня так основательно, что наблюдать я мог только с правой стороны и назад [1]). Нашим единственным ориентировочным пунктом оставался Лилльский световой сигнал.

Это был скверный полет; всякая вынужденная посадка несомненно окончилась бы поломкой самолета. Когда после долгого блуждания мы добрались, наконец, до С.-Омер, город был покрыт сплошными непроницаемыми облаками. Я послал радио: „стрельба невозможна". То-же думал, очевидно, и „Томми", так как, кроме нескольких выстрелов из зенитных орудий, он не предпринял больше ничего. До рассвета оставалось еще около часу, мы повернули к югу—и направились на разведку ночного движения по проложенным вдоль фронта железным дорогам.

* * *

Мною было совершено еще два ночных похода к С.-Омер для корректирования все той же стрельбы.

Второй полет сошел благополучно, а при первом мы чуть не влипли.

Не заметив, что наш главный бензиновый бак, помещающийся под сиденьем пилота, был пробит осколком снаряда зенитного орудия, мы спокойно ожидали предпоследнего выстрела. Вдруг в моторе послышался треск, и он замолкнул. Проклятие, вот когда мы перепугались!.. Мой пилот спикировал и включил бензин из запасного бака; к счастью мотор заработал снова. Однако, главный бензиновый бак был все-же пуст.

Мы стараемся достигнуть фронта с помощью слабого западного ветра, но через короткий промежуток времени мотор опять начал давать перебои, и на этот раз замолкает окон-

---

[1]) Выхлопная труба отводит из мотора отработанные газы, которые обладают высокой температурой и потому ночью светятся. *Ред.*

чательно. Мы видим вспышки огней у стволов стреляющих под нами орудий, разрывы гранат и, планируя, спускаемся все ниже и ниже. Отыскивая подходящее место для посадки, я выпустил последнюю световую ракету, однако, видел только одни проклятые ямы громадных размеров, воронки рядом с воронками и одиночные остатки деревьев—вот и все. Пилот крикнул: „отвязывай пояс", и в следующий момент все затрещало. Нас сильно толкнуло, и мы куда-то шлепнулись.

Первым делом мы удостоверились, что оба остались невредимы. Крылья нашей птицы были сломаны. Весь самолет оказался запутанным проволокою, толщиной с палец; что означала эта толстая проволока, мы еще не догадывались. Когда начался рассвет, мы приготовились, собрав все вещи, к тому, чтобы сжечь самолет, в том случае, если бы оказалось, что мы сели на вражеской территории. Осмотревшись, мы увидели, что налетели на мачту, толщиной с телеграфный столб, с какими, то проводами, которая сломалась, как спичка, но крепко держала наш самолет разорванной проволокой.

С револьверами наготове, мы отправились в разведку. Прошли небольшое расстояние и услышали в развалинах ржание лошадей. Подкравшись неслышно ближе, мы заметили с неописуемой радостью, что на лошадях немецкие армейские седла. В соседнем помещении были вскоре разысканы и принадлежащие к седлам крепко спящие всадники. Отряд конницы был ночью выдвинут сюда для связи, а нам посчастливилось его найти. Нельзя сказать, чтобы мы сделали умные лица, когда нам сообщили, что мы проскочили через разрушенное артиллерийским огнем проволочное заграждение, находившееся еще незадолго до нашего появления под электрическим током высокого напряжения. Вместо того, чтобы стоять здесь невредимыми, мы давно могли быть спалены. Усталые мы пешком отправились на аэродром. Эта ночь здорово на нас подействовала.

Дома нас ожидал новый самолет, и в тот же самый вечер мы оба совершили последний поход к С.-Омер. Так и должно было быть. Как говорит Рихтгофен—„нельзя давать воли своей внутренней подлости". Это и было исполнено: мы вечером сразу же отправились в новый поход и в воздухе, под рев быстро работающего мотора, все забылось очень скоро.

* * *

Городок Поперинг, с его обширной разгрузочной товарной станцией, расположенной за Фландрским фронтом, был важным железнодорожным узлом. В нем находились штабы 3 дивизий; он был местом отдыха для возвращенных с фронта войск и сборным пунктом резервов. По этим причинам наши бомбардировочные отряды издавна и особенно часто напа-

дали на этот пункт. Несколько раз пробовали нанести противнику урон с помощью выдвинутых вперед орудий среднего калибра, но это не удавалось вследствие большого конуса рассеивания, которым обладали эти орудия при стрельбе на большие дистанции. Тем с большей радостью было встречено известие о прибытии на наш фронт двух 24 с/м. пушек.

Скоро орудия были готовы к стрельбе, хорошо замаскированные в елках Гутульстерского леса.

Первая цель: Поперинг!

Воздушное корректирование огня, было поручено мне.

Великолепная весенняя погода, с такой хорошей видимостью, какая очень редко бывает в северной Фландрии, содействовала нашему предприятию. К западу ясно выделялось Бельгийско-Французское побережье до устья р. Соммы; к востоку—Голландский берег—далеко за Флиссинген. В утренней заре перед нами лежала наша цель, окруженная цветущими равнинами, с приветливыми, ярко-блестящими черепичными кровлями домов, с белоснежными улицами и нежными струйками дыма над крышами,—цель крошечная и на вид мало воинственная. Мы подошли к ней, незамеченные противником, и дали батарее сигнал начать обстрел.

Во-время, как условлено, над темно-зеленым еловым лесом, поднялось огромное облако дыма: момент выстрела одного из орудий. Через $1^1/_2$ минуты граната врылась в пахотную землю в нескольких метрах от нашей цели. Стоявший на вокзале под парами поезд спасся бегством раньше, чем следующий снаряд мог быть выпущен вторым орудием. Обстрел пустого вокзала не обещал успеха, почему я дал указание для наводки соответственно в сторону, чтобы перенести огонь на самый городок.

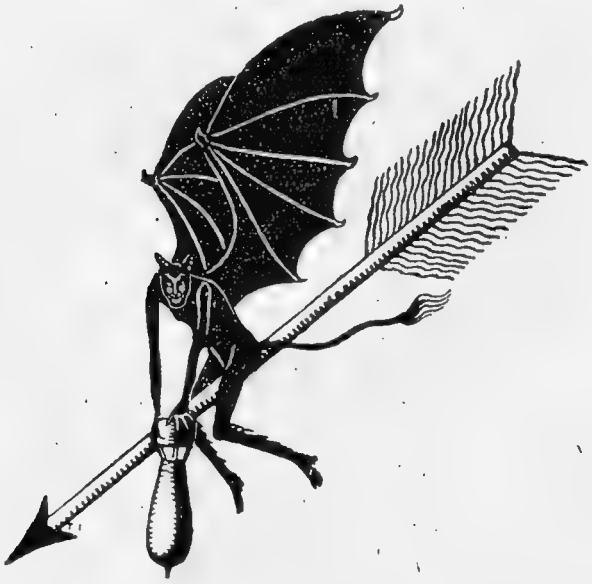
Затребованный второй выстрел поразил кирпичную постройку на северо-восточной окраине, у рыночной площади, превратив ее в облако красной пыли. О месте падения снаряда было сообщено по радио батарее, которая увеличила дистанцию, имея в виду, что штабы были расположены в юго-западной части города.

Однако, мы были замечены, и несколько зенитных батарей начали нас обстреливать, почти одновременно. Место самолета было определено с такой удивительной точностью, что первые разрывы шрапнелей оказались сразу на одинаковой с нами высоте. Через несколько минут мы были совершенно окружены всем знакомыми дымовыми разрывами. Выстрел следовал за выстрелом, некоторые шрапнели рвались всего в 20 метрах от самолета и заглушали резкими звуками своих взрывов рев мотора. Мой пилот был, однако, знаком с этим неудобством и постоянно ускользал из центра заградитель-

ного огня, маневрируя удивительно ловко и с большим душевным спокойствием. Наблюдению это не мешало.

Пятый и шестой снаряды попали в юго-западную часть города, седьмой дал перелет, после чего дистанция была сокращена. С небольшими изменениями то в одну, то в другую сторону цель осыпалась снарядами и окуталась облаком из пыли и дыма. В течение $1^1/_2$ часов было выпущено 17 снарядов—все с хорошими результатами. Но мы предпочли удалиться, когда к нам наверх направились несколько английских разведочных самолетов, в сопровождении звена истребителей. По всей вероятности нам пришлось бы очень плохо, если бы мы попали в руки этих раз'яренных ос.—В интересах сохранения тайны местонахождения нашей батареи дальнейший обстрел сделался невозможным, и мы вернулись на наш аэродром.

Еще часто, в течение следующих недель, мы имели удовольствие тревожить наравне с другими целями и Поперинг. Насколько этот обстрел был для противника приятен, доказывается постройкой им окружной железной дороги, проложенной на почтительном расстоянии от города.



IV. Пехотная служба авиации.

Обслуживание пехоты в Германии.

Деятельность пехотной авиации знаменует собой, пожалуй, самое высокое и самоотверженное, что создали молодые воздушные силы во время могучей борьбы народов.

Пехотная авиация, как особый вид воздухофлота, выросла во второй половине войны, вследствие быстрого увеличения пред'являвшихся к авиации требований и вследствие необходимости непосредственно помочь земным войскам, в их все более и более тяжелой борьбе. Помимо общих требований обстановки, это воздушное содействие обусловливалось и давнишним стремлением самих летчиков.

Для больших войн характерно то, что между отдельными родами войск развивается нечто в роде соревнования и даже ревности. Чем ближе войска соприкасаются с неприятелем, чем им тяжелее, тем более они склонны относиться свысока к войскам, находящимся позади их.

Замкнутая в нудном однообразии тяжелой жизни на передовых позициях, в окопах, ходах сообщения и темных блиндажах,—где все так стеснено, не видно даже горизонта и так трудно дышать,—пехота легко утрачивает чувство сознания своей тесной связи с другими войсками, делающими с ней одно общее дело.

Пехота была издавна строгим судьей артиллерии, без поддержки которой она все же никак не могла обходиться, и оба эти рода войск считали себя выше конницы и авиации, которые сражались вдали от их тесных, кровью орошенных полей, почему братская их работа ощущалась ими только посредственно. Разумное командование никак не могло пренебрегать такой ревностью, так как последняя мешала совместной дружной работе, и часто в самых серьезных случаях.

Пехота была уже давно, а особенно с установлением позиционной войны, пасынком в армии; на ее дело выпала участь наиболее тягостная и самоотверженная. Облегчить ей ее тяготы было сложной задачей, достойной всякого уважения. Летчики, в большинстве случаев молодые и не так давно вышедшие из армии, будучи всем своим сердцем вместе с

прежними товарищами, хорошо знали поэтому, что делали и переживали последние; они гордились своими пехотными товарищами, которые выполняли самое большое, что когда-либо возлагалось на войска в смысле энергии и самоотвержения. В своей работе в выси над врагом летчики всегда всматривались далеко внизу в тонкие извилистые линии, где пехота, затравленная всеми неистовствами погоды, выдерживала натиск в десять раз превосходящего ее по силам противника. И думая о теплом ночлеге, обеспеченном и после самых тяжелых переживаний, летчики все же стремились, сойдя со своих небес вниз, снова быть вблизи старых друзей и делить с ними их радости и их горести.

* * *

Летом 1916 г. наше блестяще начавшееся наступление на упорно обороняемый Верден, вследствие недостатка запасных частей, отозванных к только что начавшемуся тогда сражению на р. Сомме, было приостановлено на линии фортов крепости, в крови и грязи сплошь изрытой земли. И в это самое время бои пехоты приняли такие формы, при которых боевых средств, применявшихся до тех пор, оказалось явно недостаточно.

С того момента, как пехота, оставляя свои траншеи, шла в атаку, она выскальзывала из рук высшего командования и теряла связь с поддерживающими ее другими родами войск. За нею всегда неминуемо ложился после этого заградительный огонь противника, и столь массированного характера, что поддерживать с атакующей пехотой связь исключалась всякая возможность. Даже в том случае, когда энергичным гонцам удавалось пробираться в тыл по едва проходимому полю сражения, они едва могли сообщить, где собственно находится сражающаяся пехота: своя стрельба и неприятельский оборонительный огонь делали местность настолько неузнаваемой, настолько лишали ее всех особенностей и деталей, отмеченных на планах,—(ведь исчезали бесследно целые деревни!),—что очень часто сама пехота, как это ни невероятно, не могла точно показать, в первые, наиболее важные часы, свое новое местонахождение.

Таким образом, как раз в те моменты, когда решалась судьба дня,—т.-е. определялась возможность занятое пространство удержать за собой, и когда была наибольшая нужда в содействии других войск,—именно в это время атакующая пехота была предоставлена исключительно самой себе. Расстроенная вследствие атаки в своем боевом порядке, ослабленная потерями, с трудом укрываясь в воронках от гранат и на развалинах бывших позиций, пехота должна была еще укрываться от огня артиллерии и обороняться от контр-атак,

которые все с новыми силами предпринимались французами из крепостных прикрытий.

Ужасно положение командования, которое знает, что его отважные войска изнемогают в борьбе, и которое лишено тем не менее возможности прийти им на помощь!

Куда же надо было направлять резервы, если неизвестно само развитие боя? Как можно требовать от артиллерии верной стрельбы или заградительного огня вокруг атакующих, для обережения их, если у нее нет никаких данных о расположении впереди? Отсутствие артиллерийской поддержки в крайне-важных случаях и попадания в собственные войска,— вот каковы были печальные последствия... И тот же самый недостаток обнаружился и во время наших оборонительных боев, которые пришлось вести с большими трудностями с конца июля, когда общее военное положение принудило нас отказаться от дальнейшего наступления.

Давно испытанные средства связи, как голубиная почта, собаки-курьеры и др., показали свою полную непригодность при первых же попытках прибегнуть к ним в случаях, только что описанных. Для установления связи оставалось только одно средство—авиация. Командование и сами войска, которые яко-бы уже наблюдали подобное у французов, выступили одновременно именно с таким предложением к подчиненным лётным частям.

„Снизиться глубоко к земле, установить собственными глазами расположение войск, вернуться обратно и донести"— так гласили первые примитивные приказы летчикам... Но, прежде всего, это весьма просто говорится на словах, но почти неосуществимо в исполнении. С высоты, которая оставляла еще некоторый кругозор (500—800 метров) не было видно почти ничего. Позиций или простых окопов не имелось, так как французский огонь не давал времени для их сооружения, или вернее тотчас же разрушал начатые. А принявшая цвет глины одежда наших солдат совсем не выделялась в поле, изрытом воронками.

С самой незначительной высоты удавалось видеть отдельных людей или группы, но такие частичные наблюдения только в редких случаях давали возможность, связав их, составить картину общего положения. Нетерпеливые требования и настойчивость командования, нервы которого были напряжены до крайности, имели в результате наши потери в лётном составе. Если противник, застигнутый врасплох, сначала и позволял нашим летчикам снижаться очень низко, то вскоре эти небронированные и никем неохраняемые самолеты стали делаться целью специально для того сорганизованных стрелковых частей и особо-устанавливаемых пулеметов, и,—к сожалению,—слишком часто с успехом для противника.

Все-же задача была разрешена, и заслуга в том принадлежит самим летчикам. Горячее стремление оказать помощь пехоте сделало летчиков изобретательными. Они сами обратились с предложением к расположенным на отдыхе войскам постоянно иметь при себе в боях яркие, хорошо издали видные полотнища, расстилать их рядом с собой по требованию с самолета и таким образом давать знать о себе наверх. Сигнал для выкладки полотнищ давался определенными самолетами, пролетавшими с заранее условленными вымпелами на крыльях низко над полем сражения. Первые же опыты удались блестяще. Пехотные цепи на пустынных полях с воронками выделялись совершенно ясно при наблюдении даже с большой высоты. Во время полета эти линии заносились рукой наблюдателя простыми штрихами в заранее приготовленные вырезки карт или фотоснимки местности, которые сбрасывались затем в расположении артиллерии или заинтересованных штабов. Ориентируя о положении наступательных или оборонительных действий, эти донесения давали возможность применить верное средство в необходимом месте и в нужное время.

Таково было начало и путь, по которому пошло дальнейшее развитие.

Но и здесь шло не все гладко,—необходимый опыт был приобретен общей упорной работой и общими страданиями. Войска, обессиливаемые все более жестокими способами борьбы и часто вводимые неприятелем в обман, были недоверчивы и только с трудом соглашались на предложения летчиков. Твердо помня, что самым опасным врагом для них является неприятельская артиллерия, они боялись выкладкой таких полотнищ выдать себя ей и ее глазу—неприятельской авиации. Потери такого рода, правда, были, но они являлись результатом недоразумений; в них скоро разобрались сообща, и тогда установилось обоюдное доверие. Горячее желание помочь,—со стороны одних, и увеличивающееся сознание действительной полезности нового средства,—со стороны других,—привели мало-по-малу к успеху, лучшим результатом которого было установление дружественных чувств между разными родами войск.

То, что назрело в серьезной работе, принесшей хорошие плоды при боях под Верденом и во время сражений на р. Сомме и боев около Шмен-де-дам,—стало очевидным всем войскам с осени 1917 г., во время сражений во Фландрии. Как оценивалась работа пехотной авиации видно из слов сурового обер-квартирмейстера [1]). „Голова была заполнена планами о новых операциях на востоке и в Италии, сердце же не

[1]) Людендорфа.

могло отделаться от страданий товарищей во Фландрии"... Здесь-то пехотная авиация проявила себя как средство, без коего новейшая война больше немыслима. Здесь мы находим и первые упоминания о пехотной авиации в войсковых сводках. Здесь выплывают и имена летчиков, шедших в атаку впереди пехоты и других войск.

Летчик, служивший простым вспомогательным средством связи, превратился и в „штурмового летчика". Во время сильных наступательных боев весною 1918 г., в это последнее большое выступление нашей армии, целые авиационные дивизионы ударяли по неприятелю, идя впереди пехоты, уничтожали батарейные гнезда и последние препятствия, указывая войскам, в подлинном смысле этого слова, путь к победе. В эти последние победоносные дни всему миру еще раз выявилось германское величие. В эти дни там, где истекало кровью непреклонное желание победы, с ним были неразрывно связаны и штурмовые действия пехотной авиации.

* * *

Вполне понятно, что упомянутый выше примитивный способ связи, путем сбрасывания донесений, не мог удовлетворять долгое время увеличивающимся боевым требованиям в сражениях, принимавших все более гигантские размеры. Вместо этого способа связи, который был затруднителен и лишал наблюдателя возможности непрерывно следить за ходом боевых действий, выступил радио-телеграф. Непосредственно за передовыми частями, при командованиях артиллерийских и при высших штабах, были оборудованы радиостанции, специальной задачей которых было принимать и передавать дальше донесения пехотной авиации. А вскоре техника дала возможность установить радио-приемник и на самих самолетах; запросы и задания с земли стали посылать непосредственно на пехотный бронированный самолет, находящийся за своей работой над неприятелем. С помощью офицеров-летчиков войска стали обучаться во время отдыха совместной работе с пехотной авиацией, для чего устраивались и общие маневры, а штабы дивизий получили особых авио-офицеров для связи.

В дальнейшем своем развитии деятельность пехотной авиации распространилась и на корректирование стрельбы траншейной артиллерии, как, напр., окопных пушек и минометов. С этой целью на передовых линиях тоже оборудовались, в зависимости от обстоятельств, радио-телеграфные станции.

С весны 1917 г. на главных фронтах войны организация была, примерно, такая, что несение службы пехотной авиации возлагалось в каждой дивизии на предоставлявшийся в ее

распоряжение „рабочий авиотряд“ (авиотряд А), лётный состав которого в виду этого был увеличен с 6 до 9 экипажей, а позднее даже до 12. Кроме того, каждый армейский корпус (с причисленными к нему резервами) имел в своем составе, кроме того, один собственный пехотный авиотряд („Ифль“), который сделался с тех пор местом для выучки пехотных летчиков.

К концу лета 1917 г. из пехотной авиации были выделены особые штурмовые авиотряды — для непосредственных действий с воздуха по низовым войскам.

К концу 1917 г. применение пехотной авиации оказалось под сомнением, вследствие тех больших потерь, которые были нанесены этим авиочастям противником, быстро принявшим оборонительные меры. Пользуясь до тех пор незабронированными самолетами типа „С“ [1]), пехотные летчики беспомощно подвергались жестокому неприятельскому огню из пулеметов с земли. Вынужденные по роду своих заданий часто летать взад и вперед над одним и тем же местом, на небольшом пространстве и на незначительной высоте, они представляли собой, при такой длительности, хорошую цель, которую при известной практике можно было бить вполне успешно.

Но до такой беды не допустила германская авио-промышленность, создавшая тип бронированного самолета („Ифль“), с металлическими крыльями, корпусом и рулями, в котором места наблюдателя и пилота были заключены в броню из никкелевой стали такой толщины, что даже бронебойные пули с самого незначительного расстояния могли сделать на ней только незначительные углубления. Известно, что бронированные самолеты благополучно возвращались со следами более 30 попаданий, и экипажи их вылезали невредимыми и веселыми.

С помощью этих самолетов пехотная авиация могла нести свою службу и дальше без особенных потерь.

Пехотные авиотряды в боях у Арраса (24 апреля 1917 г.)

Вечером 23 апреля 1917 г. я позвал лучшего из наших пилотов, фельдфебеля Шлейфера, ко мне в комнату: „Завтра утром поход совместно с пехотой, дорогой Шлейфер. Старт на рассвете. Сфера нашего действия—участок Гаврель—Ре. Важное задание“.—„Все в порядке, господин капитан. Самолет будет находиться в полной готовности в 5 ч. 45 м. утра“,—ответил Шлейфер и откланялся.

---

[1]) Тип военного самолета „С“—это двухместная машина преимущественно с бипланными крыльями, с мотором в 150—200 л. с., вооруженная подвижной пулеметной установкой, а в конце войны—еще одним пулеметом неподвижным. Это тип, наиболее распространенный, применяется во всех службах наблюдения. Тип „СС“, относящийся к 1917—18 гг., отличается лишь несколько лучшим вооружением и броней (для пехотной и штурмовой службы). *Ред.*

Я еще раз внимательно просмотрел по карте местность, в которой мне предстояло завтра утром участвовать в наступлении с пехотой.

Немного волнуясь после этого, я лег в постель, чтобы, лежа, мысленно совершить весь полет по отдельным его частям.

Еще не было 5 часов утра, когда я оделся и стал готовиться к походу, а в 6 часов сидел в самолете. Вымпел на крыле, световые патроны для подачи различных сигналов в воздухе, электрическая лампа, пулемет — все в полной исправности. Так как было слишком темно, нужно было подождать еще минут пять. Гул страшного ураганного огня доносился с фронта. В 6 ч. 5 м. мы пожимаем друг другу руки: взаимное пожелание благополучно вернуться. Мотор работает. Механики ожидают приказа отпустить самолет:

— Готово, пускай!—Отдавая честь, солдаты стояли одно мгновенье, вытянувшись в струнку, затем приветствовали нас, махая руками: каждый из них знал, что мы отправились на важное и тяжелое дело.

Глухо катится самолет по темной стартовой дорожке и взбирается к небесам в свежем и здоровом утреннем воздухе. Было еще довольно темно; земля плыла под нами как бы в тумане. Только когда мы достигли Дуэ, стал пробиваться день. К западу от канала наши тяжелые батареи громили неприятельское расположение разрывными снарядами самого большого калибра. На редкость красивое зрелище! Сверкало то здесь, то там. Наконец, весь горизонт на востоке озарился алым светом... Было наслаждением итти так против врага, уверенно разрезая чистый утренний воздух. Дойдя до фронта, мы услышали, несмотря на сильный шум мотора, глухой гул сражения.

На высоте около 600 метров мы прошлись сперва над всем фронтом, чтобы точно ориентироваться в ходе сражения. Во всю свою жизнь мне ни разу не приходилось видеть такого убийственного артиллерийского огня всех калибров. Оставаться на высоте 500—600 метров не было никакой возможности, ибо от обилия снарядов в атмосфере была ужасная болтовня. Как беспарусный корабль во время шторма, так и наш самолет кидало во все стороны; казалось, что его подвешивают то за одно, то за другое крыло. И так как снаряды пролетали очень близко около нас, мы висели все время на волоске от смерти. Сильнейшие вихри, получавшиеся от снарядов, бросали самолет в пропасть, то в одну, то в другую сторону (в зависимости от того, с какой стороны они пролетали). Иногда мне казалось, что я вижу, как какое-то черное чудовище с гиканием проносится мимо меня, а в следующий момент мгновенно вырывает подо мною землю, образуя ужас-

ную воронку и с грохотом изрыгая удушливые газы. Я дал знак снизиться. На линии заградительного огня, Шлейфер крутыми виражами спускается до 100 метров над землей, в мертвое пространство между огнем с обеих сторон. Сверху и сбоку мне удалось подметить, что между воюющими сторонами, в их перекрестном огне образовалось узкое пространство, в котором, действительно, можно было пролететь на небольшой высоте. Оно так и оказалось—здесь было много спокойнее.

В ответ на выпущенные мною зелено-красные сигналы, пехота выложила свои белые полотнища. С их помощью я имел возможность определить еще к 6 час. 40 мин. утра линию нашей передовой стрелковой цепи.

Около этого времени за неприятельским фронтом появились два английских истребителя. По всей вероятности они хотели напасть на нас, но мы держали ухо востро и не давали себя захватить врасплох. Одновременно показались и два германские самолета,—артиллерист со своим конвоиром, но оба они скоро исчезли. Около 6 ч. 50 м. утра я увидел чудное зрелище: заградительный огонь по обе стороны шоссейной дороги Гаврель—Ре, тогда как огонь, направленный против самого Гавреля, был прекращен. Я едва доверяю своим глазам: там, внизу, где только что был сплошной ад, окопы и воронки от снарядов быстро оживились. Мы еще спускаемся к земле до 20 метров. Это под нами действительно люди, солдаты. Перебежками, в одиночку и группами они продвигаются вперед. Я могу отчетливо разглядеть каждого из них. И всякий раз, когда Шлейфер снижался непосредственно к ним, я выгибался из самолета и громко изо всех сил кричал: „вперед, ура". В ответ они кивали мне.

В 6 ч. 55 м. утра зашевелилось также и в английских окопах. То здесь, то там показывались „Томми" в их тарелкообразных шлемах. Мы начали их обстреливать попеременно, Шлейфер из неподвижного пулемета, вперед, сквозь пропеллер, а я из своего подвижного, по сторонам.

Англичане отступают, наши идут вперед.

Вдвоем мы выпустили по неприятелю около 500 пуль. Однако наше собственное положение становилось все время неприятнее и опаснее: Пуля за пулей, из ружей и пулеметов, со свистом пролетали мимо наших ушей. Вдруг пуля из пулемета пробила корпус самолета за моим сиденьем и со звоном отскочила, ударившись в пулеметную установку.

Наша пехота пробилась до шоссейной дороги Гаврель—Ре. Я решил посмотреть еще на положение дел около самого Гаврель. Наблюдая за боем в развалинах северо-восточной окраины Гаврель, я услышал, как пулеметная пуля снизу ударила в мотор. Шлейфер озабоченно спрашивает: „куда

садиться?"—и я рукой указываю ему направление, чтобы вывести самолет из боя. Все время кажется, что вот-вот мотор остановится: он выбрасывает ужасное количество масла. Для Шлейфера была очень трудная работа добраться с поврежденным мотором до аэродрома в Дуэ; однако ему это все-же удалось, несмотря ни на какие затруднения. Вытекла последняя капля масла, когда Шлейфер удачно сел, наконец, дома. Я повернулся и сказал: „Шлейфер, вы провели это блестяще. Сердечно благодарю".—„Это был прекрасный поход, господин капитан"—был его ответ.

Немедленно я доложил обо всем по телефону своему начальству. Мне была высказана благодарность. Командующий корпусной авиацией в Дуэ вызвал меня к себе лично и, распросив, направил в штаб. Там я повторил свой доклад. Так скоро, они редко получали, должно быть, сведения о том, что только что произошло на фронте. На следующий день, со мною говорил по телефону офицер штаба Командующего воздушными силами, которому я тоже сделал доклад со всеми подробностями. Вернувшись в тот день со службы, я прочел „Ежедневную оперативную сводку" от 25 апреля, в которой значилось:

„Во время одной из наших контр-атак у Гавреля, капитан Цорер, командующий штурмовым авиотрядом, идя впереди наступающей пехоты на высоте 150 метров, обстреливал английские стрелковые цепи пулеметным огнем".

В сражении с танками при Камбрэ (20—30. XII. 917 г.).

В 11 часов раздается звонок телефона, установленного у моей кровати. Говорит командующий армейской авиацией.—„Завтра утром (20 ноября 1917 г.) ожидается сильная английская атака к западу Камбрэ; с 7-ми часов утра отряд истребителей должен быть готовым к вылету по первому требованию, поступая в распоряжение штаба армии". Есть... Но зачем беспокоить пилотов ночью? С какой стати! Отдаю приказ будить всех в 6 часов утра.

Ясно, что приказы штаба армии подлежат точному исполнению. Но я вполне уверен, что и завтра утром мы не сможем быть в воздухе, как это было невозможно в течение всех предыдущих дней. Ноябрь в северной Франции—это значит: дожди, тумачы, облака и опять дожди. Вот уже две недели, как ни один самолет не покинул своего ангара. Завтра англичане намереваются наступать по линии Инши—Авринкур—Виллер—Плуишь? Как часто получались такие тревожные известия. В районе второй армии наши позиции были заняты слабо, так как большие скопления неприятельских войск на Фландрском фронте побудили Верховное Командование еще больше растянуть дивизии, находящиеся в этой части „Зигфридского

расположения", состоящие из ополчения и дивизий, переброшенных сюда для отдыха. Район у Камбрэ считался спокойным местом фронта; в настоящее время мы были единственным истребительным отрядом всей армии.

На следующее утро я просыпаюсь от сильнейшего артиллерийского огня. На улице совсем темно. Окна дребезжат. Англичане перешли в наступление. К рассвету на аэродроме все на своих местах; самолеты в лётной готовности. Но итти в воздух пока нет никакой возможности. Беспрерывно льет мелкий дождь; пасмурно. Непростительно, даже безумно было бы стартовать в данный момент.

Телефон трещит, не переставая:

— Танки у фронта, вражеские самолеты над окопами!

— Будьте хладнокровны. Возможно, что через некоторое время прояснится, тогда будет возможно выйти и нам.

Вот говорит по телефону сам начальник генерального штаба армии, нервный и сильно взволнованный:—„Почему вы не летите"? —

Я пробую об'яснить ему, что в настоящий момент еще немыслимо добраться до фронта; после старта попадешь сразу в густой туман, ориентировка будет невозможна, ни один самолет до места не дойдет, пилоты заблудятся, а самолеты единственного нашего истро-отряда поломаются при вынужденных спусках. Мои возражения не признаются серьезными; английские самолеты находятся над фронтом, и я должен тоже немедленно подняться; мне угрожают даже военным судом!

Однако, что невозможно, то и остается невозможным. Я хорошо знаю, что у меня в отряде нет ни одного трусливого пилота; впоследствии двое из них получили орден „Пур-ле-мерит" [1]). Чтобы сделать все, что возможно, я сам поднимаюсь в пробный полет, но, как и думал, это было ни к чему.

Наконец, спустя полчаса становится немного светлее.

Двенадцать истребителей стоят на старте в полной готовности; пилоты привязаны к сиденью. Двенадцать моторов Мерседес трещат, двенадцать пропеллеров крутятся в бешеном вихре. Разве это не похоже на свору собак, которая не может дождаться, чтобы ее спустили по следам зверя?

Внезапно открыли огонь из наших зенитных орудий. Прибегает старший механик: неприятельские самолеты идут по направлению от Кодри к нашему аэродрому! Теперь нужно сохранить спокойствие и не стартовать преждевременно, так как иначе прозеваешь их. Быстро отделяю с собой трех пилотов; хочу отправиться вчетвером; двое справа аэродрома,

[1]) Наивысший в Германии орден.

двое—слева. Несколькими секундами позже слышен шум вращающихся моторов: это идут самолеты противника. В следующий момент сквозь туман на небе видны темные пятна.

— Полный газ.

Сперва как бы придавленный, Альбатрос вырывается и мчится; непосредственно после старта, едва отделившись от земли, я делаю вираж и гонюсь за темным пятном. Однако, англичанин забирает высоту и пропадает в тумане.

Вице-фельдфебель Май обошел аэродром с правой стороны и счастье ему благоприятствовало. Он сразу нагнал противника и открыл огонь с позиции, весьма удобной для стрельбы: неприятельский самолет упал, об'ятый пламенем. Через пять минут, т.-е. в восемь часов 40 минут утра, мы все четверо опять сели на аэродром. Сбитым оказался лейтенант Голл, 164-го Канадского батальона. Под этим номером числился также и мой старый полк!

Несмотря на неблагоприятное состояние атмосферы, 6 английских самолетов перешли наши передовые линии, чтобы напасть на наш аэродром с бомбами и пулеметами. Но туман оказался для них роковым.

Два „Томми", потеряв ориентировку, сели в нашем расположении; третий был сбит у Кодри воздухобойной артиллерией; из трех самолетов, которым вообще удалось добраться до нашего аэродрома, один был сбит Майем, а судьба двух последних была решена непосредственно перед обратным переходом через фронт: они наскочили на деревья, а летчики, выпав из самолетов, разбились на смерть. Их хоронили с военными почестями; и не без основания священник отозвался о них словами восхищения.

Таким эпизодом начались для нас тяжелые дни сражения с танками у Камбрэ.

Вскоре после того, как был сбит англичанин, мой отряд поднялся двумя кильватерами [1]). Но нам не удалось дойти до фронта. Половине самолетов пришлось сделать вынужденную посадку вне пределов аэродрома, так как летчики потеряли ориентировку. Они возвратились только под вечер.

Вернувшись на аэродром, я вызвал к телефону начальника генерального штаба. Сообщив ему о судьбе английского дивизиона, я доложил, что половина моих самолетов не вернулась; тогда его настроение изменилось в благоприятную для меня сторону. Но он подтвердил просьбу отправиться к фронту немедленно, как только это будет возможно.

Разведка выяснила, что под защитой темноты и обширных лесов англичане пригнали к фронту большое количество танков,

[1]) Кильватер—такой строй в воздухе, когда все самолеты идут один за другим, при чем каждый держится относительно предыдущего обычно на 50 метров сзади и на 50 м. выше.

которые после короткой, но весьма сильной артиллерийской подготовки прорвали наши слабые стрелковые цепи. Танки, впервые примененные во время войны в таком большом количестве, брали все препятствия, переходили через самые глубокие рвы, ломали, как щепки, толстые деревья и с легкостью раздробляли каменные ограды кладбищ. Как далеко противнику удалось прорваться вглубь нашего расположения, установлено еще не было. Пехота держалась в Маркуен, около 4-х километров вглубь от места прорыва. Противник находился от нашего аэродрома всего лишь в 8 километрах.

С шестью самолетами, еще остававшимися в моем распоряжении, я вторично стартую в 2 часа. Все еще низкие облака, туман и временами дождь. Поход общим строем невозможен; нужно пытаться дойти до фронта либо по-одиночке, либо максимум попарно. На высоте лишь в 30 метров, я беру направление по совершенно прямой шоссейной дороге Камбрэ-ле Като, которая проходит мимо нашего аэродрома Боатранкур, и лечу вдоль шоссе непосредственно над верхушками тополей или сбоку от них. Через несколько минут я долетел до Камбрэ. Едва не задевая крыш и домов, я перелетаю улицы и базарную площадь города. Мне удается найти правильное направление, в котором находится парк и замок Провилль, расположенный по ту сторону города. Совсем близко подо мной тянутся к фронту обозы со снарядами, галопом проносятся на позиции батареи, а по бокам дороги, сильно обстреливаемой артиллерией, спешит пехота. Дальше впереди перебежками наступают стрелковые цепи. Прижавшись близко друг к другу, некоторые взводы еще не развернулись и лежат в прикрытии. На этой небольшой высоте ясно слышен грохот артиллерийских орудий и трескотня пулеметов. Но сражаться с противником в воздухе совершенно невозможно. Это будет чудом—вернуться домой без столкновения. Встречный самолет замечаешь с расстояния только в 2—3 метра; пролетая мимо, едва различаешь свой самолет от вражеского. Наконец, показываются и танки; вижу ясно трех у Гренкур и еще десять у Флекиер, Рибекур и Маркуэн.

Из шести поднявшихся самолетов четыре добрались до фронта; и все наблюдали то же, что и я. Из полученных донесений выяснилась картина расположения в данный момент передовых линий.

Особенно отличился в этот день вице-фельдфебель Бей. Он нападал на танки, стреляя по ним фосфорными пулями, при чем некоторых лично вывел из строя; после того, установив связь с командиром авто-пушки, он указывал орудию направление для стрельбы, пикируя на танк и стреляя фосфорными пулями; установлено, что этим способом несколько танков было уничтожено.

Нападение на танки с воздуха.

На второй день сражения у Камбрэ (21 ноября) погода была такая же неблагоприятная, как и в первый день; но с каждым походом на фронт мы все больше привыкали к нашим новым задачам. Так как воздушные бои все еще не были возможны, мы выполняли задания, которые обыкновенно лежат на обязанности пехотных летчиков; доносили все время о нахождении наших передовых линий и обстреливали низовые цели, главным образом, танки.

Наконец 22 ноября погода исправилась. Вместе с этим и неприятельская авиация сильно развила свою работу. Наш отряд имел 30 воздушных боев, из которых 4 окончились засвидетельствованным сбитием противников. Первого сбил Май, еще ранним утром, над Бурлонским лесом.

Во время нашей контр-атаки против Ла-Фонтен и Ла-Фоли наступающая пехота сопровождалась самолетами моего отряда, шедшими на малой высоте. Вечером на наш аэродром прибыло 8 самолетов истро-отряда № 15. Ожидалось прибытие дивизиона Рихтгофена. Сам Рихтгофен тоже выехал к нам, чтобы лично осведомиться о положении дел. Мой истро-отряд № 5 поступил под его команду; и до его трагической гибели весною 1918 г. я нес летную службу все время при той же армии, где был и наш великий учитель [1]).

Англичане, к большому удивлению, не использовали своего положения. Вероятно, они не рассчитывали на столь крупный успех и не подготовили достаточного количества резервов, иначе их успех легко мог бы окончиться для нас катастрофой.

С помощью дивизий, подоспевших тем временем, нам удалось 23 ноября остановить наступление на линии Мевр—Бурлон—Фонтен—Нойэль—Маниер. Противник находился тогда лишь в 6 километрах от нашего аэродрома, и свободно мог обстреливать его своей тяжелой артиллерией. Но для нас менять аэродром в то время было очень трудно, и поэтому я решил обождать результатов нашей контр-атаки, предполагавшейся 30 ноября. С 24-го по 29-е ноября, при переменной погоде было совершено много полетов; истро-отряд № 5 занес в свой дневник еще шесть сбитых самолетов.

Наступило 30-е ноября 1917 г., день нашей контр-атаки. День большого успеха. С рассвета до наступления темноты звенья моего отряда постоянно находились над передовыми линиями. Высота облаков была около 700 метров. Деятельность наших самолетов в воздухе была исключительно оживленная, так что в общем противнику пришлось довольствоваться пространством по ту сторону своих стрелковых цепей.

---

[1]) Летчик Рихтгофен—первый среди немецких „тузов", разработавший практически тактику ведения воздушного боя; был командиром истро-дивизиона из 4 отрядов (48 самолетов).

После полудня пришлось выдержать тяжелый бой мне самому.

На высоте 700 метров я перешел фронт в кильватере из 6 самолетов, не встретив ни одного противника. Но вскоре после того на нас направился отряд истребителей типа Сопвич. Несмотря на значительную невыгодность нашего положения,—мы находились в неприятельском тылу,—мы все же приняли бой. Находясь во главе отряда, с прикрепленным к крылу командирским вымпелом, я был немедленно опознан и вовлечен в бой тремя англичанами, в то время, как мои остальные летчики, скрывшись от моих взоров, вследствие пасмурной погоды, вступили в бой одиночками. Три Сопвича взяли меня в серьезную переделку. Отчаянно маневрируя всевозможными фигурами и извиваясь около противников, я неожиданно услышал пулеметный треск над собой: один из „Томми" обстреливал меня зажигательными пулями сверху, с весьма близкого расстояния. Несколько пуль пролетели непосредственно мимо моего носа, пробили мое сиденье и бензиновый бак, установленный передо мною. Для меня загадка и до сих пор, как это самолет не загорелся.

Три противника заставили меня спуститься до 300 метров. Доведенный до отчаяния, я оборонялся всеми силами. За свою жизнь в ту минуту я не дал бы ни гроша. Но вот, в момент наибольшей опасности мне на помощь подоспели два моих добрых летчика; в один миг они сбили двух преследователей, а третий удрал без оглядки, чем только и спасся. При переходе обратно через фронт, у меня перестал работать мотор: весь бензин вытек из пробитого бака. Пришлось сделать вынужденную посадку восточнее Ле-Павэ.

30-го ноября 1917 г. и в последующие дни нам удалось вернуть все потерянное пространство и занять еще часть новой территории. Успешная контр-атака,—с нашей стороны без танков,—была хорошим заключением тяжелых боев предпоследнего года войны. Для моего-же истро-отряда „танковый бой у Камбрэ" навсегда останется памятен теми чувствами, которыми был охвачен каждый из нас, в своем горячем стремлении облегчить участь сражавшейся в весьма тяжелых условиях пехоты.

V. Служба авиации ночью.

Ночная авиация в Англии.

Английские летчики, поднимавшиеся ночью для сражения с нападавшими цеппелинами, подверглись в начале войны серьезным опасностям, совершенно независимо от возможности быть сбитыми неприятелем. Каковы-бы ни были результаты воздушного боя,—успешные или неуспешные,—каждому летчику предстояло всегда потом, в той-же темноте, спуститься и сделать посадку. В первые 18 месяцев войны оборудования аэродромов для ночных посадок были крайне примитивны, и ночные полеты вообще,—а в частности и во время нападения цеппелинов,—оканчивались многочисленными авариями. Однажды было признано оффициально,—хотя и без указания абсолютного числа установленных потерь этого рода,—что 30% всех ночных полетов имели в итоге гибель летчиков, 50%—получение серьезных повреждений и 70%—поломку самолетов.

Практиковавшийся в ночных полетах в Гендоне летчик-лейтенант Гатес разбился на смерть. Такая же печальная судьба постигла во время военных действий летчика-лейтенанта Лорд, при его попытке сесть на землю в темноте на быстроходном разведчике. Еще раньше, в 1915 году, лейтенант Хилльярд убился, делая посадку в темноте на биплане Кодрон, от взрыва бомб на его самолете. Полное перечисление всех таких случаев было бы слишком длинным. А наших летчиков в те дни часто называли с усмешкой,—но без всякого права,—никчемными. Ночные полеты часто совершались на монопланах „парасоль“ и на быстроходных разведчиках, в то время, когда годных освещаемых аэродромов было очень немного, системы освещения их были беспорядочны, а переносные приборы для освещения земли при посадке оказались средством совершенно недействительным.

Вынужденные посадки из-за неисправности мотора на неподготовленном месте часто равносильны верной смерти. Тем более удивительно то пренебрежение наиболее очевидными предосторожностями, необходимыми для обеспечения безопасности полетов ночью, о серьезном риске которых можно легко судить по большому количеству происшедших несчаст-

ных случаев. О средствах, обеспечивающих безопасность ночного летания, можно бы сказать очень многое. Война затягивалась, и средства все совершенствовались. Но в начале войны наши летчики оказались жертвами общей неподготовленности страны, которая об'ясняется недостаточной деятельностью каждого министерства.

Наши летчики пользовались для ночных полетов „парасолями" Блерио, а еще раньше самолетами В. Е. 2с. Было несколько удивительных случаев.

Летчик садился ночью на самолете Кодрон, при чем взорвались бывшие с ним бомбы. Расследование установило то место, где полозья его самолета коснулись земли в первый раз; около 23 метров далее лежал сам разбитый самолет, обгоревший от воспламенившегося бензина; около 18 метров еще дальше упал выброшенный с своего места летчик. Первый удар самолета о землю освободил в бомбах их ударники; второй толчек взорвал бомбы и вызвал пожар. Летчик, выброшенный из самолета в траву, куда он упал в полном сознании, был в состоянии, покатившись по земле, потушить на себе огонь; наибольшим повреждением у него была довольно опасно обгоревшая рука.

Продолжительная погоня за неприятельскими воздушными кораблями представляла для летчиков большую трудность потому, что при этом было очень легко потерять дорогу домой. Германия имела уже перед войной выработанную систему освещения аэродромов и маяков, для облегчения ночью воздушным путешественникам ориентировки и совершения посадки. В апреле 1914 года в Германии функционировал 21 маяк.

Для ясности достаточно привести три образца применявшихся типов.

1) Бельжерн на Эльбе—вертящийся электрический свет вспыхивает через каждые $1^1/_2$ секунды, в 72 метрах над землей; фокусное расстояние в 150 миллиметров, и сила света в 7.000 свечей. Предостерегал от кабелей высокого напряжения.

2) Бернкастель-Куес (Пруссия, Трир)—вертящийся электрический свет, дающий по две вспышки, на высоте 425 метров над уровнем моря; фокусное расстояние—150 миллиметров, сила света 250.000 свечей. Указывал место аэродрома.

3) Бонн—постоянный электрический огонь с линзами Френэля или круговой диск ступенчатых призм; высота 25 метров над землей, сила света 8.500 свечей. Ряд вспышек обозначал номер станции.

Чтобы не служить одинаково и для противника, навигационные огни должны были закрываться; но не было оправ-

дания для недостатка в вспомогательных средствах и мерах предосторожности для посадки, так как все огни легко могли быть устроены так, что они открывались только тогда, когда приближающееся воздушное судно даст опознавательный сигнал. Позднее, во время войны, это и выполнялось с полным успехом. В Германии сигнальные огни помещались под поверхностью аэродрома и покрывались сверху достаточно прочными стеклами. Кроме того были еще световые указатели направления ветра. Белый огонь в центре поля и четыре красных огня на расстояниях 90 метров от него служили для указания основных направлений стран света. Таким образом во всякое время можно было давать знать о направлении ветра.

В сравнении с действительными опасностями летания ночью, сражение с цеппелинами рассматривалось просто как спорт, а полеты, которые оканчивались без встречи с неприятелем, как несчастье. При встрече в воздухе все складывалось, повидимому, в пользу самолета, но уловить воздушный корабль было все же нелегко. Между тем ночным летчикам воздавалась особая честь, почти исключительно за их успехи по сбитию неприятельских воздушных кораблей, а в этом деле играло очень большую роль просто счастье.

Правда, заслуги летчиков признавались иногда и в других случаях. Так в июне 1916 года четыре офицера были рекомендованы военному совету для службы против воздушных нападений. Эти летчики показали выдающуюся храбрость и находчивость в преодолении всевозможных опасностей, поднимались и садились ночью во всякую погоду, часто в наиболее опасных условиях. Один из этих офицеров—Брэндон—был первым летчиком, которому удалось сразить ночью цеппелин сброшенными на него бомбами.

Было бы легко найти дюжину летчиков, также заслуживших по существу Крест Виктории, как и те, которые получили этот орден. О таких подвигах знают, может быть, только их собственные товарищи. Случаи ненагражденного героизма не были, конечно, исключительной особенностью лётной службы; в действительности мы можем быть уверены, что если бы все достойные первых боевых наград получили бы эти отличия, то число наград увеличилось бы во много раз.

Летчик Х., находившийся на Восточном берегу, который был послан в бой с цеппелином, может служить одним из примеров ненагражденной храбрости.

Он летал на самолете В. Е. 2с. в те дни, когда эта машина была еще слабосильной; самолет не мог ни высоко подниматься, ни скоро летать. Прекрасно зная, что только случайность могла дать ему успех,—такая случайность, например, если у цеппелина будет поврежден мотор,—летчик Х., согласно

полученному им приказанию, поднялся ночью с блестяще освещенного аэродрома. Он скоро нашел цеппелин над собой и стал маневрировать. Будучи еще на 600 метров ниже преследуемого противника, он с горечью убедился, однако, что на своем самолете не в состоянии достигнуть большей высоты. И все же Х. продолжает преследование. Цеппелин направляет свой курс домой, а самолет, не отставая, идет все время под ним.

Положение было почти безнадежное. Единственный шанс сводился еще к тому, что неприятель, не обнаружив его, мог спуститься во время похода ниже. И вот с упорством бульдога летчик решил „висеть" до тех пор, пока это ему позволит запас имеющегося бензина. Чтобы облегчить самолет, он выбросил в море свои бомбы; это позволило ему увеличить свою высоту метров на полтораста, что было совершенно ясно видно по „ложной заре" восточной части неба. Чтобы ближе подобраться к цеппелину, летчик пожертвовал своим единственным средством атаки, и все-таки все еще был ниже противника, который по собственному желанию мог увеличить свою высоту еще на 300—600 метров. Он был готов атаковать дирижабль даже путем таранения, если бы это было возможно... Но высоты нет, а бензина остается в обрез. Летчик повернул обратно.

И вот он над морем. Не видя земли, идет только по компасу, прекрасно зная, что если собьется с пути, то ему придется сесть на воду, с очень малой вероятностью быть спасенным. Он подвергается опасности такой же, какая пришлась бы на долю и удачного истребителя цеппелина. И не по своей вине он не выполнил задачи. То обстоятельство, что в это время не было другого более годного самолета, или даже такого же типа, но с более мощным мотором, это является результатом нерадивости руководителей и их невнимания к предостережениям авторитетных в воздушном деле людей.

Летчик Х. благополучно возвратился на свой аэродром, замерзшим, голодным и удрученным. И подобных случаев происходило во время сезона нападений не мало. Большинство из применявшихся самолетов были мало удовлетворительного типа. В то время ночные летчики старались не привозить с собой домой неизрасходованные бомбы из-за боязни их взрыва при посадке. Практически это осуществлялось не всегда удачно. Однажды летчик сбросил таким образом шесть бомб, думая, что он находится над устьем Темзы, и, только вернувшись на свой аэродром, он узнал, что сбросил их на город... к счастью без вреда...

В ночном походе. Ясная звездная ночь.

Энгман поворачивается на своем месте, насколько ему позволяет ремень, которым он привязан к самолету.

— Готово?!

Я киваю в ответ головой:

— Да, вполне!

— Слушай!—кричит он обоим механикам, которые справа и слева держат самолет за концы крыльев. Шум мотора разрастается в могучий рев: мы катимся по аэродрому. Когда бешено рвущий винт готов определить самую быстрокрылую птицу, Энгман переставляет рычажок газа на несколько зубцов назад и этим смягчает его своеволие.

Я нагибаюсь вперед и вглядываюсь в слабо освещенное сиденье пилота. Который теперь собственно час? 3 часа 10 минут—говорят маленькие часы на борту машины. Итак, еще пять минут времени. Мы медленно катимся к краю аэродрома, где, около большого костра, светит красный магниевый факел.

Я на мгновенье еще раз освещаю карманным фонарем внутренность своего сиденья.

Четыре бомбы, которые сегодняшней ночью должны упасть на Лансель, мирно висят в своих оправах. Все в порядке.

Еще одна минута.

Я нащупываю концы широкого пояса и привязываюсь—нельзя предвидеть, что может случиться при взлете в такую темноту...

Наш мотор гудит на позднем зажигании, при четырехстах оборотах в минуту и мечет туда и сюда большие искры из глушителя.

3 часа 15 минут.

— Вперед! — кричит нам дежурный по аэродрому с поднятой рукой.

Раннее зажигание—газовый рычажок передвигается дальше на два, на три зубца—и вот полный газ!

Мотор буйно ревет.

Хвост поднимается больше и больше... Еще последний прыжок, и мы несемся по воздуху.

Я подталкиваю Энгмана, указывая непосредственно на фронт; надо держаться строго на юг. Сегодня ночью мы можем себе это позволить, так как при южном ветре мы заберем две тысячи метров высоты раньше, чем будем над окопами.

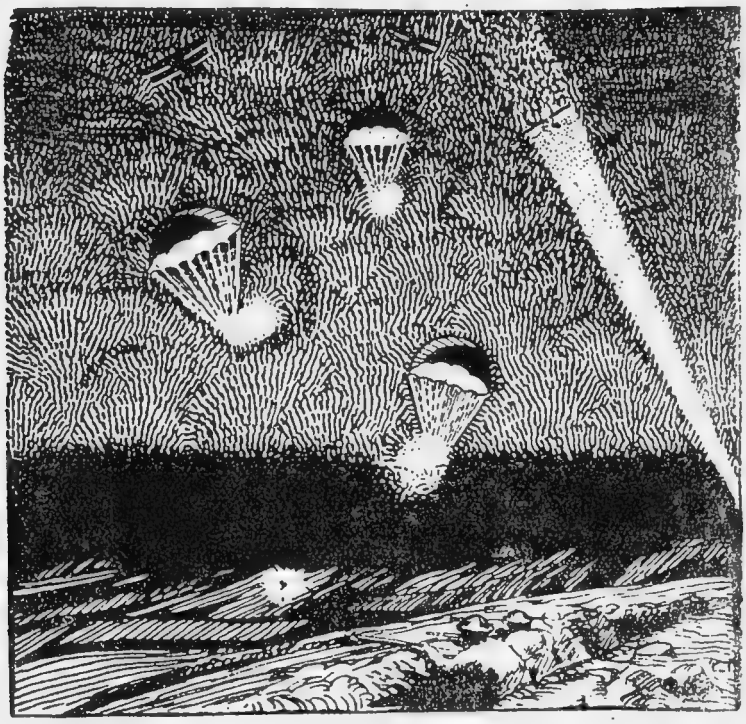
Карманным фонарем освещаю альтиметр: 200 метров.

Поворачиваюсь еще раз и отыскиваю внизу аэродром. Красный свет позволяет мне скоро отыскать его. И там—как красиво!—виднеется самолет. На маленькой светлой пло-

щадке ясно видно, как он, вначале медленно, потом все быстрее и быстрее бежит по земле.

Луны нет—только звезды. Изумительно, как хорошо все видно внизу. Вот городок, очертания которого можно угадать по фонарям и отдельным освещенным окнам. На восточной окраине вокзал—длинная жемчужная нить дуговых электрических фонарей, которая тянется между большими погрузочными платформами.

Мы направляемся прямо вдоль дороги. Линии фронта еще не видно. Но светящиеся ракеты, со своими яркими венчи-



Разведка ночью—факелы на парашютах дают свет.

ками, выдают его местонахождение. То здесь, то там из ночной темноты появляются быстрые вспышки—огни орудийных жерл. Дальше, на востоке, куда мы ведем наступление, беспрерывно сверкает частый артиллерийский огонь из сотни, вернее из тысячи мест. Однако, ничего не слышно—рев мотора заглушает все.

Альтиметр показывает уже 1.200 метров. Мы приближаемся к окопам. Снизу мерцают линии резервов, и первая же светящаяся ракета открывает нашим взорам картину самой позиции. Блестящий свет магния бросает жесткие и острые тени на взрытую и разбросанную меловую почву. Теперь мы

находимся над позицией. Французы слушают жужжанье мотора и пробуют взять нас в перекрестный огонь своих ракет. Быстро и последовательно посылают они вверх к нам свои огни.

Внизу широко вспыхивает что-то неизвестное; какой-то свет летит кверху, а за ним тянется длинный хвост, как у кометы, сверкающий тысячью танцующих искорок.

Из головы этого светила показывается тусклое сияние, которое прорывается, как от внезапного толчка и, подобно потоку солнечных лучей, медленно скользит на землю. Оно висит над землей, под небольшим парашютом, почти целую минуту. И этими смехотворными средствами они хотят осветить нас!

Но вот, наконец, развороченная меловая почва осталась позади. И тогда вдруг блеск,—и, вскоре после того, к нам через пространство устремляется широкий луч света. Прожектор!

Мы знакомимся с ним впервые. Представление о нем неясно: в глазах блистающий солнечный свет—больше мы ничего не можем видеть—ослеплены—срыв!

Световые щупальцы обыскивают пространство вокруг нас на протяжении многих километров. Я заставляю Энгмана сделать несколько поворотов, чтобы прожектору было труднее найти нас. Световой луч медленно прощупывает воздух. Они нас не видят—только слышат. Они направляют зеркала на шум мотора.

Цук! Цук! Цукцук! скользит свет то близко над нами, то внизу. Один раз луч скользил даже по нашей птице, так что я должен был на мгновение закрыть от боли глаза, но он уже быстро пробежал мимо,—он ищет нас дальше в пространстве.

Я заставляю Энгмана приглушить мотор, чтобы молодцы под нами потеряли направление. Нам везет. Луч беспокойно прыгает все только кругом. Через четверть минуты, мы опять в состоянии дать полный газ, чтобы не пришлось лететь слишком низко.

Тогда сноп лучей снова приближается к нам,—но теперь мы находимся на много километров выше точки его выхода, и его свет недостаточно силен, чтобы вредить нам. Мы летим дальше—прямо на юг.

Через четверть часа мы видим узкое ответвление, отходящее влево от большой дороги, вдоль которой мы летим. Цель нашего похода находится там, где эта дорога исчезает в темных полях.

Тогда—хум, хум!—опять прожектор, но все-таки в трех километрах от нашей цели. Если бы он находился даже и здесь, то и тогда он не мог бы нам помешать. Я направляю

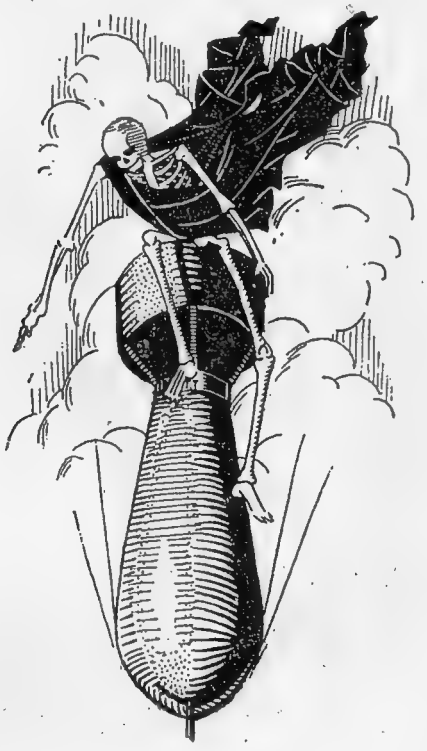
Энгмана к цели, осторожно похлопывая его по плечу—та-а-ак, теперь прямо! Прожектор мечется в поисках туда и сюда. Я приказываю на полминуты закрыть газ; тогда прожектор делается совсем нервным и бросает свои лучи то здесь, то там. Лишь только Энгман опять пускает мотор, свет подходит к нам опять ближе. Но уже поздно. В течение четырех секунд, я сбрасываю свои бомбы. После этого быстрый толчок в левое плечо: „налево кругом!“ Теперь мы поворачиваемся к прожектору боком,—сейчас он может охватить нас только со стороны,—он больше не в состоянии уже ослеплять наши глаза.

Я перегибаюсь через борт, чтобы посмотреть на разрывы. Миновав темную бездну речной долины, я могу различать очертания деревни и белые изгибы дорог между домами. И, вдруг, внизу молниеносная вспышка; моя бомба номер первый—недолет! Затем номер второй—окраина деревни! Номер третий—еще дальше внутрь! номер четвертый прямо по цели!

Ура!

Теперь домой.

На этот раз, мы знаем, где стоят прожекторы. Мы делаем над ними небольшие виражи, довольные тем, что они тщетно стараются нас ослепить, так как лучи, проходя длинный путь, совершенно поглощаются дымом и темнотой. Я совсем беззаботно смотрю в зеркало прожектора и отмечаю его местонахождение в своей карте. Когда-нибудь придется и их угостить несколькими бомбами.



VI. Некоторые особые случаи применения авиации.

Подрывные действия в тылу противника.

Взрыв водопровода и железной дороги Кантара—Эль-Ариш.

Для успешного выполнения операций, предпринятых против турецких войск в восточной части Синайского полуострова, английское верховное командование в Египте приступило в конце 1916 года к постройке железной дороги нормальной колеи через Синайскую пустыню. Для снабжения армии водой был раньше проложен водопровод, соединенный с водопроводной сетью Египта. К концу марта 1917 г. эти сооружения были доведены до фронта военных действий в Южной Палестине. В момент развертывания майских и апрельских сражений на линии Гаца—Бирзеба, перерыв движения по единственной железной дороге, которая служила главной базой для подвоза подкреплений и военных запасов, в связи с порчей водопровода, дававшего 90% нужной воды как для войск, так и для самой дороги,— такой разрыв должен был быть тем более чувствительным, что подвоз войск, материалов, продовольствия и пресной воды морским путем препятствовался действиями наших подводных лодок.

В начале апреля, при трех воздушных разведках к Суецкому каналу, Кантаре и Порт-Саиду, местность, прилегающая к этой железной дороге, была обследована для подыскания подходящего места для посадки самолета. Кроме постов железнодорожной охраны, расположенных приблизительно на расстоянии 20 килом. один от другого, эта важная жизненная магистраль охранялась только редкими патрулями. Но так как железнодорожный путь проходил главным образом по дюнам, то количество подходящих мест для посадки было весьма ограничено. Все же удалось наметить три более или менее сносных площадки к востоку и западу от полустанка Сальмана, между железнодорожными станциями Мецар и Бир-эл-Абд.

Место, подходящее для устройства взрыва, должно было удовлетворять следующим требованиям: возможность хорошей посадки и взлета во всех направлениях, удаленность от вокзала и расположение по возможности такое, чтобы об'екты, подлежащие разрушению, были бы сосредоточены. Только таким образом можно было избежать излишнюю трату времени на хождение от самолета к местам взрывов и сократить время пребывания на земле. Кроме того, требовалось еще, чтобы это место находилось в тылу англичан не более, чем на 150 км., чтобы, считаясь с возможными обходами (блокада самолетами противника) и встречным ветром, на самолете хватило бы того количества бензина, которое нормально бралось с собой. И так как предстояло погрузить большое количество подрывных веществ, нужно было устранить перегрузку самолета ненужными предметами, чтобы облегчить посадку в неизвестной местности.

При последней разведке (на высоте около 500 метров), выяснилось, что окончательно выбрать для посадки одно из трех намеченных мест было бы непрактично. Решающими факторами для выбора являлись: интенсивность движения поездов незадолго до самого подрывания, присутствие патрулей и наличие маршевых колонн на караванном пути, который шел параллельно железной дороге. Подсчитав нужное количество подрывного материала и проделав несколько пробных взрывов, мы сочли необходимые приготовления законченными настолько, что в случае возобновления англичанами наступления можно было немедленно сделать попытку взорвать водопровод и путь, соединяющий их с тылом.

18 апреля были замечены первые предвестники вновь начинающегося сражения у Гаца. Рано утром 19 апреля 1917 г., биплан „С 2631" (опознавательные знаки: два черных круга на белом корпусе) пошел в воздух, чтобы выполнить поручение—взорвать железную дорогу и водопровод. Биплан „С 2631" был хорошо известен английским летчикам и войскам до самого Порт-Саида, после того, как он рискнул однажды кружиться над английским аэродромом, выделывая смелые виражи и спирали на высоте всего в 500 метр.; экипаж этого самолета, в виду его отваги, был прозван английскими летчиками спортсменами.

Взлетев, делаем прощальный круг на аэродромом, где после утомительных походов предыдущего дня многие еще спят крепким сном. У углового окна стоял командир нашего отряда; последнее взаимное приветствие: каждый из нас знал, что мы хотели сказать друг другу. Берем курс к неприятелю. Погода благоприятствует нашему делу, так как облака на высоте 1.000 метр. позволяют совершить переход через позиции противника почти незаметно. В пустыне на 100 клм.,

в тылу у неприятеля облачность меньше потому, что лучеиспускания раскаленного песка не допускают там облакам скопляться. С уверенностью можно было сказать, что мы достигнем места посадки незамеченными.

Около 7 час. утра самолет вышел из облаков. У второго намеченного нами места, с высоты 500 метров, патрулей видно не было, на караванной дороге также не было никого, а усилившееся теперь движение поездов мы учли раньше. Сильно нагруженный товарный поезд, шедший к фронту, миновал это место в 7 ч. 40 мин. утра и непосредственно после его прохода мы там и сели.

Первое, пожалуй, даже самое важное условие,—благополучная посадка в незнакомом месте, было выполнено.

В таких случаях, при поломке во время посадки колеса, или если незначительная неровность почвы воспрепятствует нормальному прокату самолета и он получит хотя бы самое незначительное повреждение, даже на самое короткое время,—экипажу угрожает либо плен, либо верная смерть. Было совершенно ясно, что после совершения взрыва железной дороги и водопровода и уничтожения самолета попытка пройти пешком безводную пустыню нам не удалась бы. Пришлось бы итти 5—6 дней, только по ночам и ранним утром, по глубоким пескам пустыни, обходя все немногочисленные источники с водою, конечно, занятые англичанами. Захваченная с собой из радиатора вода хватила бы нам, при бережном расходовании, на 2—3 дня. Каким образом утолялась бы наша жажда в другие дни? Надо принять также во внимание, что на протяжении всего пути у нас не было бы никакой возможности защитить себя от знойных лучей солнца, так как мы не нашли бы нигде ни малейшей тени дерева, кустика или постройки. Также нельзя было бы довериться предательским проводникам, бедуинам, которые, при их жадности к золоту и другим драгоценностям, непременно, ограбили бы нас, предварительно оглушив, и позорно выдали бы затем за большие деньги англичанам. Выбранное опытным глазом с высоты в 500 метров место для посадки оказалось, к счастью, вполне соответствующим всем требованиям.

150 километров в тылу у англичан! Внимательно оглядываемся по сторонам—никого не видно. Около караванной дороги в жгучих лучах солнца, бледнеют кости нескольких верблюдов, павших от жажды. В мерцающей жаре нет никаких признаков жизни, за исключением нескольких шакалов и стервятников, в ужасе удирающих от громадной птицы, которая только что появилась с большим шумом в их охотничьем районе. Было видно, как вдали приближался к остановке полно нагруженный товарный поезд. Примерно через полчаса следовало ожидать прохода мимо нас другого встреч-

ного поезда; к этому времени необходимо было нашу работу закончить.

Мы быстро выскочили из самолета, мотор которого продолжал работать на малых оборотах. Пока пилот, поручик Фельми, во избежание задержки в последний момент, приготовлял самолет для немедленного старта, я одел на себя заплечный мешок. Забравши винтовку и лопату, чтобы в случае необходимости иметь возможность произвести земляные работы, и вооружившись сигарой (это была третья за всю мою жизнь), чтобы поджечь бикфордов шнур, я направился к полотну железной дороги, скрылся в дюнах и, пробежав расстояние в 200 метров, достиг водопровода. Он находился в песочной насыпи, высотой около одного метра. В расстоянии 50 шагов от него был железнодорожный путь, с обеих сторон которого тянулись на высоких столбах телеграфные и телефонные провода. Впоследствии выяснилось, что третья проводка была под током высокого напряжения.

Чтобы вернее подорвать водопровод, я сделал сперва в земле, под насыпью, небольшой подкоп для подрывного снаряда; это заняло у меня всего 5 минут. Однако, до самой водопроводной трубы я при этом не добрался. Вложив подрывной снаряд, я снова заложил подкоп песком. Затем два других подрывных патрона были быстро привязаны проволокой вплотную под обоими рельсами пути... И вдруг в дюнах появилась фигура... Это был Фельми, мой верный пилот, который, считая, что патруля опасаться не приходится, поспешил ко мне, чтобы помочь в случае надобности. Он захватил с собой и фотографический аппарат, чтобы увековечить самый взрыв. Его помощь не была лишней, так как самолет находился на земле уже 25 минут, а подготовительные работы для подрывания еще не были окончены. Труднее всего было разжечь зажигательный шнур; после больших усилий, с помощью спичек простых и специальных, горящих на ветру, при помощи фитиля, сигары и папирос, мы, наконец, сумели общими усилиями сделать и это.

Постоянно оглядываясь во все стороны, мы пошли обратно к самолету, чтобы уйти из сферы действия взрыва. Один за другим последовали два взрыва: от телеграфной и телефонной проводки остались только обрубки стволов высотою около метра, на земле валялась разорванная проволока. По длине зажигательного шнура, взрывы рельс должны были произойти первыми; но по всей вероятности не подействовало зажигание. Непосредственно после этого последовал сильный третий взрыв; в воздух взлетело громадное облако песку, грязи и черного дыма. Это был, вероятно, водопровод. Но нас ждало еще одно разочарование: подбежав к месту взрыва, мы не увидели вытекающей из трубы воды, как рисовало нам это

наше воображение. Высокая насыпь водопровода была совершенно разрушена на протяжении 3 метров, но толстая чугунная труба диаметром в 30 см. была только слегка помята, оставшись в полной исправности.

Короткое размышление: в жаркие дни во время сражения вода была необходима, порча водопровода должна быть чувствительнее, чем временный перерыв железнодорожного сообщения, тем более, что восстановление водопровода осложнилось бы нахождением разрушенного места в дюнах. Задумано—сделано. Привязанный под рельсами подрывной снаряд был немедленно снят, снабжен новым зажигательным шнуром и положен под толстой трубой водопровода. Нужно было торопиться, так как ожидаемый встречный поезд уже был виден вдали. Когда нам удалось трясущимися руками поджечь зажигательный шнур, поезд успел подойти почти на 2.000 метр. Волнуясь, отсчитывая по часам секунды, мы удалились, держа наготове фотографический аппарат, чтобы сделать снимок в момент взрыва.

Ровно через минуту произошел взрыв. В то время, когда мы лежали плашмя на земле, чтобы уберечься от разлетающихся частей взорванной трубы, что-то большое, черное пролетело мимо нас с диким ревом и ударилось в землю на расстоянии 5-ти метров. Мы вскочили,—поезд приблизился уже на 100 метров,—и схватили это черное „что-то"—это был длинный кусок водопроводной трубы длиною 75 см., и шириною 40 см., при толщине стенки около 4 мм.—приятное воспоминание о нашей прогулке—и побежали к самолету. Когда поезд проходил мимо места взрыва, наш биплан как раз оторвался от земли.

В течение целых 50 минут немецкие летчики беспрепятственно находились на земле в 150 км. в тылу у англичан. Водопровод удалось испортить, вода выливалась двумя огромными струями на песок пустыни из двух больших отверстий примерно в квадратный метр каждое. Взорвать железнодорожный путь, к сожалению, не удалось; в противном случае можно думать, что порожний товарный поезд сошел бы с рельс, чем увеличился бы в значительной степени наш успех. С высоты 100 метр. мы еще раз посмотрели на результат нашей работы: разорванные телефонные и телеграфные провода, равно как и провода высокого напряжения лежали на земле, а рядом с водопроводом начинало образовываться большое озеро—совершенно неправдоподобное зрелище в бедной водою Синайской пустыне.

В 9 час. утра биплан 2631 благополучно сел на аэродроме для доклада о деле Главнокомандующему Турецкими войсками Синайского фронта; с гордостью, в качестве вещественного доказательства, был пред'явлен кусок от взорванной водопроводной трубы.

* * *

Вполне сознавая, что при вторичной попытке взорвать те-же магистрали придется преодолеть еще больше трудностей, чем в первый раз, все приготовления к этому мы проделали с еще большей тщательностью. В виду того, что приходилось считаться с весьма бдительной охраной всего пути, в особенности в местах, удобных для посадки, нужно было сократить до минимума время пребывания на земле. Но этот раз для поджигания бикфордова шнура были взяты терочные зажигалки. Хорошее знакомство с местом, расположенным в 800 метр. к западу от старого пункта посадки, и точная выясненность, на какой высоте проложена труба водопровода в охраняющей ее насыпи, и какова толщина стенок трубы,—эти обстоятельства безусловно уменьшали опасность предприятия, увеличенную все же усилением патрулей для охраны железнодорожного пути и водопровода.

23 мая, вследствие проливного дождя, от осуществления попытки пришлось отказаться, а 24 мая, в 3 ч. 45 м. утра, еще до полного рассвета, мы поднялись на нашем старом приятеле „С 2631" и, не обнаружив патрулей и маршевых колонн, сели в 5 ч. 50 м. на 800 метров к западу от места посадки 19 апреля и в расстоянии всего 100 метров от водопровода. Несмотря на некоторое вполне понятное сомнение,—улыбнется ли нам счастье вторично,—все обошлось благополучно. Едва самолет успел остановиться, как, надев на себя заплечный мешок и захватив лопату, провожаемый подбадривающими пожеланиями товарища, я уже бежал по направлению к водопроводу. В самое короткое время к рельсам были прикреплены подрывные снаряды, и был сделан подкоп в насыпи до трубы и под трубой водопровода. Когда пилот Фельми подоспел ко мне на помощь, все было к взрыву готово, за исключением телеграфа и телефона. На всю работу потребовалось только около 7 мин. времени.

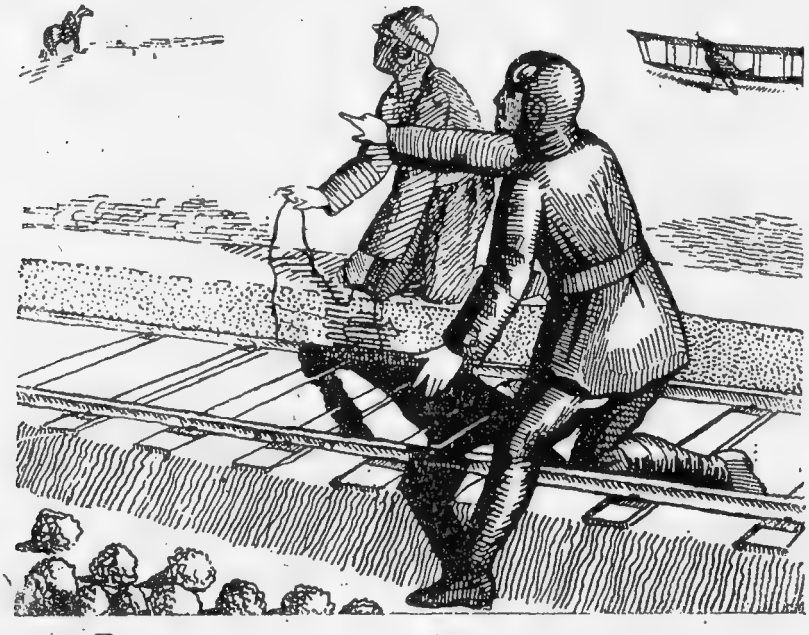
Только мы собрались поджечь бикфордов шнур, как на небольшой возвышенности, в расстоянии 1.500 метр. от нас, появились две фигуры, которые, завидя нас, сразу побежали обратно, сели на лошадей и полным галопом направились к нашему самолету. Фельми быстро вырвал терочное приспособление из разрывных патронов, прилаженных к телеграфной линии, я воспламенил таким же образом бикфордов шнур в подрывном снаряде у рельс, и общими усилиями мы приступили к разжиганию бикфордова шнура в подрывном заряде у водопровода, спеша закончить наше дело раньше, чем мы будем застигнуты кавалерийским патрулем.

Вдруг, в это время с противоположной стороны послышались выстрелы. Мы оглядываемся, охваченные ужасом, и видим: в 200 метрах от нас, много ближе к самолету, чем мы, патруль из трех человек оживленно стреляет по нас из винтовок, а еще шесть или больше солдат бегут к нему на под-

крепление. Ускользнуть, казалось, было невозможно, дорога к самолету была отрезана.

Тем не менее мы предварительно воспламеняем бикфордов шнур подрывных зарядов у водопровода и у проводки высокого напряжения. Пока я пробовал собрать все инструменты, чтобы взять их с собой, Фельми побежал по направлению к самолету. Стрельба еще усилилась. Нужно было ожидать, что вот-вот нам силой помешают сесть в самолет. Это был бег не на жизнь, а на смерть, за свободу или за плен.

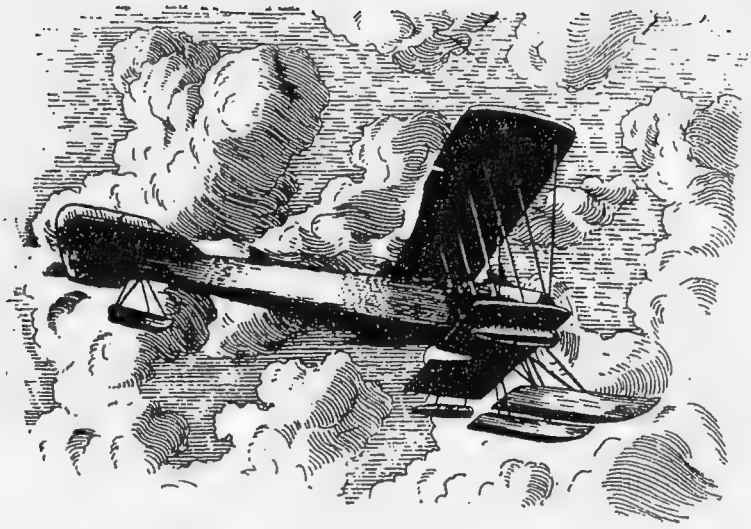
Каким-то чудом нам повезло, и мы невредимо, еще до англичан, добежали до нашего лишь слегка поврежденного самолета В следующий момент мы вскочив, уселись по ме-



Подрывание жел.-дор. пути в тылу противника.

стам, и в мгновение ока наш самолет уже бежит по земле, и мы небезоружны. Метким огнем из обоих стволов наших пулеметов патруль был наказан за отсутствие смелости и сообразительности, хотя именно этому обстоятельству мы обязаны получением свободы, а возможно даже жизни.

Едва самолет успел отделиться от земли, как последовали взрывы, один за другим. Но на этот раз отказа не было: взорвались все шесть зарядов. В железнодорожном полотне зияли две огромные ямы, рельсы были разворочены, из водопроводной трубы был вырван кусок длиною в один метр, телеграфная линия и провода высокого напряжения лежали разорванные на земле. Несмотря на перестрелку и неожиданно появившиеся кавалерийские патрули на этот раз разрушение удалось лучше, чем 19 апреля.



Авиация в Черном и Средиземном морях. Участие авиации Антанты в попытке ее флота прорваться через Дарданеллы побудило германское командование обороной проливов настойчивее требовать у верховного главнокомандования присылки самолетов, необходимость в которых для воздушной разведки и для обороны постоянно увеличивалась. Армейским самолетам (колесного типа) удалось в начале войны достигнуть турецкой территории перелетом через Сербию и Болгарию; но для гидро-самолетов это расстояние было непосильно и, кроме того, для них не было никаких подходящих мест для взлета и посадки. Путем длительных переговоров, наконец, было достигнуто соглашение. Появилась возможность посылать гидро-самолеты из Болгарии в Турцию по железной дороге (в то время Болгария была еще нейтральной). Однако, было трудно переправить их в Болгарию через вражескую Сербию. Можно было рассчитывать только на воздушный путь, но и здесь не было подходящих водных пространств для под'ема и посадки. Для выхода из этого положения, под поплавками гидро-самолетов были прикреплены колеса. Хотя последние и уменьшали летные качества машин, но зато допускали производить старт и посадку на аэродромах, без риска поломки самолета. Дальнейший транспорт самолетов и того небольшого количества снаряжения, которое при перелете они могли взять с собой, был закончен благополучно, хотя пришлось преодолеть множество затруднений. Пленные летчики впоследствии показали, что англичане были поражены появлением весною 1915 года немецких гидросамолетов в Средиземном море. Того, что было послано первоначально, было очень мало. Все же восемь

самолетов, пересылка которых удалась, послужили основанием для сооружения первых гидро-авиационных станций в обороне проливов.

Однако, доставкой самолетов к Дарданеллам была преодолена только первая часть затруднений. Турецкое морское ведомство, разоренное английской морской комиссией, авиацией не интересовалось. Ангары, снаряжение, горючие и смазочные материалы и все прочее необходимое приходилось раздобывать и доставлять к месту назначения по утомительным и неудобным дорогам. Затруднения были также и с персоналом для обслуживания самолетов, так как механиков и специалистов рабочих приходилось выписывать из Германии, переправлять через Румынию и ввозить в Турцию— можно сказать почти что контрабандой. Обслуживающая команда набиралась из турецких солдат, которые при всей их услужливости были, однако, очень неопытны и относились к самолетам весьма недоверчиво. Сколько было зато гордости и удовлетворенности, когда закончилась постройка ангаров (вплотную прилегавших к горам и к воде и скрытых от глаз противника), и когда наши гидросамолеты поднялись в первый раз против неприятеля, заставив один корабль спустить поднятый с него привязной аэростат (на корабле имелось специальное для того оборудование).

Англичане и французы засели в некоторых пунктах Галлипольского полуострова, а также на островах Имброс, Тенедос, Самотраи и Лемнос, расположенных перед полуостровом. В 1915 г. они все еще мечтали овладеть проливами и этим обеспечить себе водное сообщение с Россией, которая находилась в тяжелом положении. Поэтому для обороны было чрезвычайно важно получать сведения о передвижениях кораблей и войск в опорных пунктах на островах и, главным образом, иметь постоянное наблюдение за бухтой Мудрос на острове Лемнос, приспособленной для высадки и концентрации войск. Нападающий противник имел полное основание скрывать передвижение своих морских транспортов, чтобы делать свои выступления неожиданными. Поэтому они устроили аэродром на островах Тенедос и Имброс и прилагали все усилия для уничтожения наших тихоходных самолетов, вначале даже невооруженных, с помощью своих самолетов, армейских и гидровых, вооруженных по последнему слову техники.

Чтобы наблюдать за бухтой Мудрос, самолеты должны были пройти между островами Тенедос и Имброс; там они всегда замечались наблюдательными постами на Черепаховых островах, расположенных перед Дарданеллами, и на обратном пути подвергались нападению неприятельских истребителей. Нельзя сказать, чтобы для наших морских летчиков эта работа была особенно приятной. Выполнять труднейшие зада-

ния по разведке на самолетах, сильно потрепанных длительным транспортом, с лётными качествами безнадежно много ниже самолетов противника,—это не было игрушкой. Однако это было необходимо и потому выполнялось.

Некоторое облегчение наступило, когда после присоединения Болгарии было восстановлено прямое железнодорожное сообщение с Германией и стало возможно посылать в Турцию вполне доброкачественную материальную часть. Рука об руку шло увеличение гидроавиационных станций на Балканах. Помимо имевшейся гидроавиационной станции в Канаке в Дарданелах, были вновь сооружены станции в Каваке у Босфора, Ксанти на греческом фронте на Средиземном море, Цупулдаг на Черном море, Варна в Болгарии и, после занятия Румынии, Констанца и Дуинжи. Самолеты всех авиостанций должны были, как всюду, нести работу по стратегической разведке и по охране морского флота, главными единицами которого у турок были корабли „Гебен" и „Бреслау". Тактическое применение авиации было иногда весьма затруднительно, потому что зависть и недружелюбие между Турцией и Болгарией мешали об'единению всей морской авиации под одним главным командованием, а необходимость в обмене всецело немецких самолетов и экипажа, часто крайне затрудняла совместную работу. Турецкие гидроавиционные станции были подчинены командующему авиацией при начальнике обороны проливов; болгарские-же авиостанции и авиостанции в занятой румынской области подчинялись, в силу необходимости, старшему начальнику на месте, морскому или сухопутному, которые, как не специалисты, не могли, конечно, облегчить и без того тяжелое положение. Тем более полученные успехи достойны признания. Напрягая силы, удалось выполнять все задания по разведке, несмотря на затруднения с персоналом, с материальной частью, с транспортом и на неприятные условия подчиненности.

Однако этим деятельность авиации не ограничилась: были достигнуты успехи в воздушных нападениях и сбито несколько неприятельских самолетов.

В особенно тяжелых условиях приходилось бороться авиоотрядам в Ханаке,—расположенным против неприятельских островов Тенедос и Имброс, и в Ксанти—против английского авиоотряда на Тазосе, так как противник, благодаря господству в море, пользовался исключительно колесными самолетами и, кроме того, превосходил нас численностью.

В заключение необходимо подчеркнуть еще раз, что благодаря добросовестной и самоотверженной работе каждого в отдельности, всюду как на фронте, так и внутри страны, имея доброкачественную материальную часть, немцам удавалось всегда быть впереди других и в области морской авиации, безукоризненно выполняя все задания.

VII. Воздушная оборона внутренней территории страны.

Воздушная оборона Англии от цеппелинов.

После того, как разразилась война, до первых воздушных нападений германских дирижаблей на Англию прошло несколько месяцев. Трудно думать, что причиной этому была неготовность к нападению кораблей, людей или организации; вернее Германия имела вначале меньшее количество дирижаблей, чем это было необходимо. Но если бы подобные нападения могли быть совершены 10 или 12 воздушными кораблями в тот период, они нанесли бы большой моральный ущерб и много материальных убытков, так как дирижабли имели тогда возможность безопасно ходить на малых высотах, и таким образом могли хорошо обеспечить себе точность бомбометания. Промедление же дало время английскому адмиралтейству организовать противо-воздушную оборону. Это было новым родом морской службы, которую собственно следовало бы предпочтительнее отнести к ведению военного министерства.

Широкая публика, предубежденная различными преувеличениями и вымыслами про войну, в серьезную угрозу цеппелинами не верила. Разные пророки, которые предсказывали нападения громадных цеппелинов в количестве до пятидесяти, были так безнадежно лишены доверия, что общественное мнение, подобно маятнику, уклонилось в обратную крайность—отрицательного отношения ко всяким воздушным приготовлениям. Тогда, как обычно бывает, послышался слабый голос людей, вооруженных знаниями,—экспертов, которые предпочитают правду сенсации. Но это была очень небольшая группа, хотя она и работала весьма бдительно почти до того дня, когда была произведена первая попытка цеппелинов. И мнение это было отвергнуто, чтобы не создавать в стране паники. Существовало убеждение, что цеппелины будут иметь очень мало успеха, и что наша оборона будет для них достаточно грозной... Авторитеты же порицались за их взгляды, которые большинством населения не разделялись.

Перед мировой войной ответственный министр торжественно об'явил, что Англия имеет против воздушных напа-

дений вполне действительную оборону; когда же несколько первых цеппелинов посетили нас и пользовались почти полной свободой во время своих действий,—хотя вреда причинили и немного,—тогда стал возникать совершенно естественный ропот. Немногие из широкой публики правильно разбирались или знали что-нибудь в технической стороне дела, но все считали, что правительственное обещание было сделано легкомысленно и без серьезных обоснований.

Проходил месяц за месяцем, и вот ночью внезапно был атакован с воздуха Лондон. Департамент противовоздушной обороны был распущен или совершенно заменен в своем составе (два или три раза).

После этого, однажды ночью, на виду десятков тысяч лондонского населения, еще не спавшего, был блестяще сбит большой воздушный корабль. Вскоре район воздушной обороны был расширен, и можно было хвастаться, что цеппелины, которые дойдут до Лондона, пострадают в 100% случаев. При этом было предусмотрено, что те цеппелины, которые избегнут Лондона и пройдут над северными графствами и северо-восточным берегом, потерпят такую же участь. Такая организация позволяла видеть всем, как наши летчики и артиллеристы будут наносить поражение неприятельскому воздушному флоту. И публика могла оценить затруднения, которые были преодолены, при полном отсутствии предварительных приготовлений.

Но за прежние недостатки воздушной обороны защитники совершенно заслуженно потеряли доверие части публики. Наша наличная оборона была в действительности до смешного недостаточна. В течение целых месяцев вооружение Лондона состояло частично из старых винтовок Мартини, применявшихся для стрельбы разрывными пулями на максимальную высоту всего в 500—700 метров. Много нелепостей такого же рода легко можно было устранить в свое время и раньше, и это было благоразумнее, чем применять меры, хотя и вполне правильные, но сильно запоздавшие.

Воздушные корабли, с которыми Германия только и могла надеяться производить нападения на Англию, были жесткого типа. Они имеют оболочку в виде металлического (редко деревянного) каркаса (остова), внутри которого находятся отдельные баллоны с газом; весь же остов имеет еще и общую обтяжку снаружи. Немецкие воздушные корабли были преимущественно цеппелиновского типа; кроме них применялись дирижабли типа Шютте-Ланц, одним из представителей коих был воздушный корабль, сбитый лейтенантом Робинсон. Из воздушных кораблей, имевшихся у противника к началу войны, некоторые были сравнительно малы, обладали небольшой скоростью и малым потолком, а потому были неспособны к

достаточно продолжительному путешествию, особенно с необходимым запасом бомб. Действительно способных к нападению на Англию было восемь или десять дирижаблей.

Лучшие из дирижаблей обладали скоростью до 108 километров в час, но такая скорость была максимальной и очень неэкономичной в смысле топлива; средняя же скорость была около 72 клм. в час. Они могли достигать наибольшей высоты до 4.500 метров, но только жертвуя некоторым количеством боевой нагрузки. Обычно они имели экипаж от 22 до 28 человек. Отдельные баллоны с водородом в числе от 16 до 20 были разделены один от другого внутри каркаса поперечными перегородками; все эти отсеки составляли длинный цилиндрический корпус корабля, нос которого был полусферический, а корма заостренная. Длина корпуса (оболочки) была от 156 до 168 метров. Наибольшая грузоподъемность цеппелинов—от 28 до 38 тонн [1]).

Дирижабли больших размеров были построены уже после войны. Дирижабль *LZ77*, сбитый французской артиллерией в Ревиньи в феврале 1916 года, был ходового типа и имел такое устройство. Вместо нескольких маленьких параллельных рулей направления и высоты прежних типов тут был соединенный руль, как у самолета-трактора. Рули направления и высоты были подвешены на шарнирах соответственно к вертикальным и горизонтальным поверхностям кормового оперения. Этот воздушный корабль приводился в движение пятью моторами Майбах по 180—200 Н.Р. каждый. Цеппелины более ранней постройки и имели три таких мотора, вращавших четыре винта, два левых и два правых. Промежуточный тип имел четыре мотора и четыре винта. *LZ77* имел пятый мотор, вращавший один винт позади кормовой гондолы. Эта добавочная сила не только увеличивала горизонтальную скорость, но также и скорость подъема и давала дирижаблю возможность с помощью руля высоты подниматься выше того уровня, который достигался им статически выбрасыванием балласта. Таким образом, в действительности, почти все новые воздушные корабли представляют собою комбинацию из управляемого аэростата, имеющего статическую подъемную силу, с самолетом, обладающим способностью подниматься в воздухе динамически.

Цеппелин типа 1914 года был в состоянии переносить около тонны бомб на расстояние около 800 клм. *LZ77* имел 20 бомб общим весом около $1^1/_2$ тонны (90 пудов). Каждая бомба помещалась в бомбодержателе, вися на крючке, который опускался тяжестью самой бомбы, когда крючок освобождался замыканием электрического тока в гондоле. Для

[1]) Здесь даны элементы цеппелинов, построенных уже во время войны.

обороны воздушный корабль имел 6 пулеметов: два наверху—на хребте оболочки, два—в передней гондоле и два—в кормовой. Прежние же цеппелины несли $1^1/_2$ тонны водяного балласта и обычно шли на высоте менее 1.800 метров (максимум около 2.700 метров). *LZ 77* и его современники часто работали уже на высоте в 3.000 метров. Водяной балласт—это расходная нагрузка, предназначенная для увеличения высоты хода при различных обстоятельствах. Независимо от назначения служить средством для намеренного увеличения высоты отдачей (выливанием) этого балласта, есть и различные другие причины, вынуждающие иметь такой запас в нагрузке для быстрого и верного уменьшения собственного веса дирижабля; так, существует постоянная утечка газа через поры оболочек баллонов (что уменьшает под'емную силу); кроме того, всякое уменьшение температуры и атмосферные осадки заставят воздушный корабль тоже опускаться, если при этом не будет расходоваться балласт. С другой стороны, постоянный расход моторами горючего постепенно уменьшает нагрузку дирижабля и содействует сохранению водяного балласта; выбрасывание бомб действует таким же образом. Выгодной стороной бросания бомб с дирижаблей является то обстоятельство, что, освобождаясь от этой нагрузки, воздушный корабль поднимается на свою почти максимальную высоту, и именно в тот момент, когда это ему наиболее необходимо, чтобы избежать преследования или обстрела.

Известно, что „сверх-цеппелины" имели емкость около 60.000 кубич. метров, наибольшую грузопод'емность около 60 тонн [1]) и приводились в движение шестью моторами. Во всех позднейших цеппелинах, назначавшихся для нападения на Англию, некоторые бензиновые баки и орудия были установлены так, что в случае нужды их легко можно было отделять (выбрасывая, как балласт). Радио-телеграфная установка в передней гондоле имела медный воздушный кабель длиною в 150 метров (антенна).

Вот краткий перечень основных элементов наиболее распространенных типов дирижаблей Цеппелина.

1. Воздушные корабли, уничтоженные летчиками Уорнефордом и Бигсвортом, имели емкость 953.000 куб. фут. при длине в 521 фут. Наибольшая их грузопод'емность равнялась 29,7 тонн, а полезный груз был 8 тонн. Дирижабли имели по 18 газовых баллонов и были снабжены четырьмя моторами Майбах по 210 Н. Р. Максимальная скорость была 90 клм. в час. Достигнутая высота была 8.265 фут. (2.500 метров).

---

[1]) Полезная нагрузка — 40.000 тонн, т.-е. около 65% от всей под'емной силы.

Эти дирижабли были вооружены четырьмя пулеметами и несли $1^1/_4$ тонны взрывчатых веществ [1]).

2. Следующий тип имел в длину 544 фута и был емкостью в 1.060.000 куб. фут. Вся грузопод'емность его 33 тонны, полезная нагрузка—14 тонн. Газовых баллонов 17. Четыре мотора Майбах по 240 Н.Р. Максимальная скорость 95 клм. в час. Топливо для 26 часов. Вооружение—5 пулеметов Максима и $1^1/_4$ тонны бомб [2]).

3. *L* 15, уничтоженный лейтенантом Брендоном, и *L* 19, уничтоженный в Северном море, имели такие же размеры, как и предыдущий тип, но с полезным грузом только в 10 тонн. Эти суда, однако, имели по 5 моторов, каждый по 240 Н.Р., и могли достигать высоты в 11.500 фут. (3.450 метров). Вооружение—пять пулеметов Максима, включая один наверху, и две тонны бомб [3]).

4. Позднейший тип был в 560 фут. и емкостью в 1.235.000 кубич. фут.; полная грузопод'емность $38^1/_4$ тонн, полезная нагрузка—13 тонн; газовых баллонов 19; шесть моторов Майбах по 240 Н.Р.; скорость 106 клм. в час; топливо на 30 часов; высота 3.960 метр.; вооружение—два крупного калибра пулемета наверху и шесть пулеметов Максима; кроме того $2^1/_4$ тонны бомб [4]).

5. Воздушный корабль (*L* 31), сбитый в Потерс Бар в Эссексе 1 октября 1917 года, и *L* 32 и *L* 33 были 608 фут. длиной и имели емкость 1.906.000 куб. фут.; наибольшая грузопод'емность около 56 тонн, полезная нагрузка—19 тонн; скорость 117 клм. в час.; топлива на 32 часа; шесть моторов Майбах по 250 Н.Р., вращающих 5 винтов, высота 16.500 фут. (4.950 метров); вооружение—крупного калибра пулеметы 2 на-

---

[1]) Цеппелин *LZ* 37, уничтоженный Уорнефордом, имел на самом деле (по немецким источникам) несколько другие элементы. *E*—22.500 м³ (а 953.00 кубич. фут.—ок. 27.000 м³), при длине в 158 м. Моторов было не четыре, а три (т.-е. вся *M*—630 л. с.). Полезная нагрузка—8.700 клгр. Было еще три дирижабля емкостью около 25 000 м³, из коих замечателен *Z* 12, выживший всю войну. Эти типы относятся к 1914 году. *Ред.*

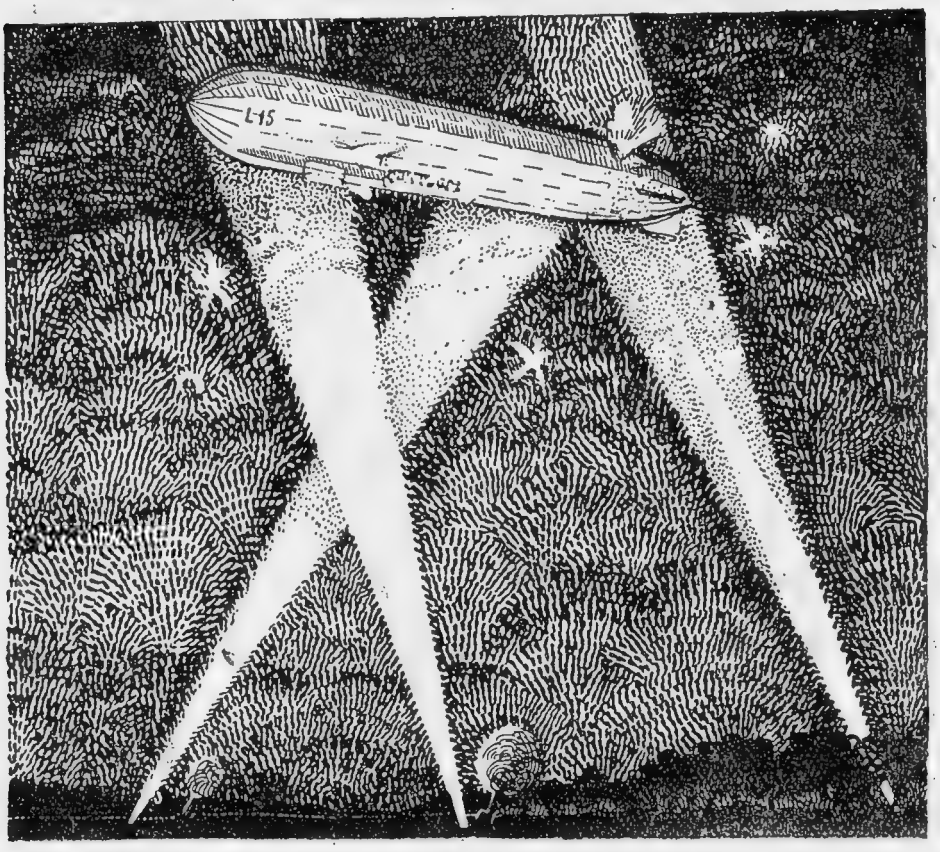
[2]) Цеппелин *LZ* 38, уничтоженный в Брюсселе, и затем серия дирижаблей с заводскими №№ 40 — 57 имели такие элементы. *E*—32 000 м³ (а 1.060,000 куб. фут.—30.000 м³), при длине в 163,5 м. (а 545 ф.—165,8 м.). Моторов ставилось четыре, но у большинства дирижаблей прежние по 210 лошад. сил (т.-е. вся *M*—840 л. с.), и лишь у нескольких моторы по 240 л. с. (т.-е.—960 л. с.). Полезная нагрузка—от 15 до $15^1/_2$ тонн. Газовых баллонов не 17, а 16. Эти дирижабли производства 1915 года. *Ред.*

[3]) *L* 15 и *L* 19 принадлежат именно к предыдущему типу, с 4 моторами, а не с пятью, при чем у *L* 15 моторы по 240 л. с., а у *L* 19—по 210 л. с Полезная нагрузка у них не 10 тонн, а $15—15^1/_2$ тонн. *Ред.*

[4]) Этот тип, представителем которого могут быть сбитые англичанами *L* 20 и *L* 21, имел *E*—35 800 м³ (а 1.235.000 куб. фут.—около 35.000 м³), при длине в 178,7 м.). Моторов было не по шесть, а по четыре—по 240 л. с. Газовых баллонов—18; полезная нагрузка—от $17^1/_2$ до $18^1/_2$ тонн. Эти дирижабли производства первой половины 1917 года. *Ред.*

верху, один — на носу, один — на корме и шесть пулеметов Максима [1]).

6. Последний тип цеппелина имел длину в 775 фут., при емкости в 2.472.000 куб. фут.; скорость 139 клм. в час; топлива на 28 часов; семь моторов Майбах по 250 Н.Р., наи-



Гибель Цеппелина L 15 над Темзой 1 апреля 1916 г.

больший груз около 65 тонн; полезный груз 40 тонн; максимальная высота 5.400 метров; вооружение—четыре крупного

[1]) Этот тип имел такие элементы: *E*—55.000 м³ (1.906.000 куб. фут.—около 54.000 м³), при длине в 196,5 метра (а 608 ф.—185,3 м.). Моторов в большинстве было, правда, по шесть, по 240 л. с. Но полезная нагрузка была много больше—от 30 до 32½ тонн. Несколько отличными были цеппелины, выпускавшиеся с января 1917 года: *E*—55.500 м³, 55.800 м³ и 56.000 м³, но у всех лишь по 5 моторов (1.200 л. с., а у самых последних 1.450 л. с.); полезная грузоподъемность была доведена здесь до 38—40 тонн. Таковы, например, сбитые англичанами *L* 44, *L* 49, *L* 53, *L* 55 и отданный англичанам по Версальскому миру и поломанный ими самими *L* 64 (№ 109). Всех таких дирижаблей к концу войны было больше всего; с лета 1916 до весны 1918 г.г. их выпущено 36 единиц.

Ред.

калибра пулемета наверху, 6 пулеметов Максима и 4 тонны бомб [1]).

Под максимальной высотой, здесь отмеченной, нужно понимать высоту, которая может быть достигнута при наиболее благоприятных обстоятельствах, а не ту, до которой дирижабль может подняться во всяком случае.

В большинстве последних цеппелинов командирская гондола была впереди. В ней находились три штурвала управления. Рядом было отделение беспроволочного телеграфа, обшитое войлоком для обеспечивания тишины.

Все достоинство большого воздушного корабля заключается в его пригодности для походов на большие дистанции и для ночных операций; последние будут более рискованны для боевых единиц авиации, которые в случае повреждения мотора или истощения топлива должны будут спускаться вниз; воздушные корабли могут спокойно оставаться в воздухе и с остановленными моторами.

По своему географическому положению Лондон был в районе действия даже неприятельской авиации; но до конца 1917 года самолеты появлялись над ним только ночью, хотя побережье Кентиш подвергалось нападению еще и раньше, и не только в светлые лунные ночи, но и днем.

Благодаря своим крупным размерам цеппелин служил хорошей целью для нашей зенитной артиллерии, и когда управление огнем батарей было хорошо налажено, попадания были почти обеспечены; в одном случае прямое попадание в дирижабль было достигнуто с первого же выстрела на высоте свыше 3.000 метров.

Другим недостатком цеппелинов является возможность легкого поражения его зажигательными пулями; для них почти наверно гибельно даже незначительное количество таких попаданий. Действительно, одна маленькая пуля, выпущенная из пулемета, довольно легко поджигает газ во внутреннем баллоне, а это ведет к уничтожению и всего „дредноута небес".

---

[1]) Емкость в 1.472.000 куб. фут.—около 70.000 м³. Близких к такой емкости цеппелинов было всего лишь два: *L* 57 (№ 102) и *L* 59 (№ 104). Их емкость—68.500 м³, при длине в 226,5 метр. (а 775 фут.—234,7 м). Моторов у них было не по 7, а лишь по 5 (тоже 1.200 л. с.), а полезная нагрузка составляла не 40, а 52 тонны. (*L* 59 совершил знаменитый в истории поход в Хартрум—в Африке и обратно: непрерывно 97 часов—6.700 клм.). Средним между этим типом и предыдущим являются цеппелины самого последнего военного типа: *E* — 62.200 м³, при длине в 211,5 метр, с 7 моторами по 290 л. с. (вся *M*—2.030 л. с.) и с полезной нагрузкой около 44 тонн. Таких дирижаблей всего построено три: *L* 70 (№ 112) — сбит англичанами 5.VIII. 1918 года у Бостона; *L* 71 (№ 113) и *L* 72 (114) сданы по Версальскому договору первый—Англии, а второй—Франции (последний, окрещенный „Дикс-мюде", погиб в море с экипажем в 52 человека 30.XII. 1923 года).

Ред.

Отсюда естественно следует, что сравнительно небольшое усовершенствование технической стороны самолетов, в смысле увеличения продолжительности их пребывания в воздухе, и обеспечение им большей безопасности ночного полета, сделают цеппелины непригодными для военного применения. Такое убеждение создалось еще до конца войны. Действительным методом для освобождения воздушного корабля от опасности в пожарном отношении в настоящее время является наполнение его вместо водорода—гелием.

Даже спустя несколько месяцев после начала войны англичане еще не имели дальномера, достаточно хорошего и удобного для наблюдения за целью, быстро движущейся в двух измерениях пространства, видимой только в течение нескольких секунд, которая может или не может быть найдена наверху прожектором и удержана в луче на несколько секунд. Редко неприятельский воздушный корабль оставался над Лондоном более 15 — 20 минут, потому что, сбросив бомбы, его командир торопился домой, избегая орудийного огня и преследования.

Следует воздать должную честь противнику за создание цеппелиновских крейсеров, тогда как некоторые английские эксперты по воздушному делу осмеяли все „газовые пузыри", и тогда как правительство уверяло публику, что нам нечего их бояться. Равная похвала относится и к экипажам воздушных кораблей за их прекрасные качества, в смысле летной и технической подготовки в соединении с высокой воинской доблестью. Англичанам же заслуженно принадлежит честь в изыскании мер, доказавших действительность средств воздушной обороны, заключавших в себе приемы, более разумные, искусные и отважные, чем у врага.

Возьмем вопрос, касающийся артиллерии. Мы не имели зенитных орудий, о которых можно бы упомянуть сравнительно с такими достижениями на Западном фронте. Мы не имели обученных артиллеристов для этого оружия. Но все эти недостатки были исправлены. И не надо удивляться, что при всех стараниях потребовалось два года, чтобы поставить у нас эту часть обороны против неприятельских воздушных кораблей на прочных основаниях. Нет страны, которая относилась бы с большим доверием и терпением к своим вождям, которые сами были сильно обеспокоены мыслью не допустить возможности войны и отвратить умы народа от всех военных приготовлений, которые они надеялись выполнить лучше сами.

С технической стороны затруднения были весьма велики. Возьмем, например, прожекторное дело. С обывательской точки зрения ничего нет проще, как изготовить много сильных прожекторов, установить их, направить их лучи в небо

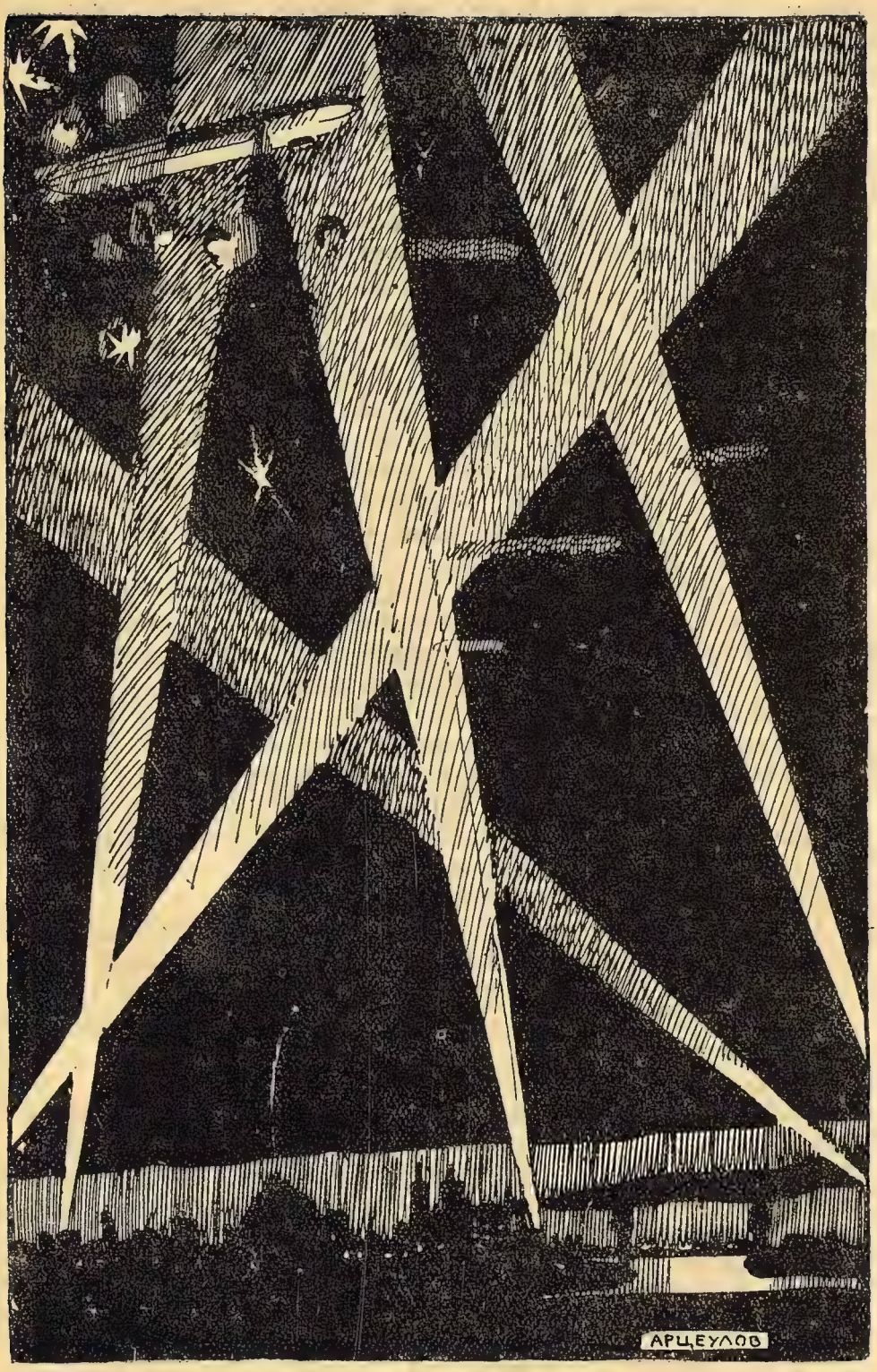
и ждать, когда в них будет обнаружен неприятельский воздушный корабль. И кажется, нет ничего легче, как удерживать в поле зрения прожектора воздушный корабль, совершающий нападение, пока его не уничтожат стрельба гранатами снизу или огонь с одного из наших самолетов.

Но в данном случае затруднений было гораздо больше, чем для разыскания маленького судна в море ночью. Чтобы избавиться от луча света, воздушный корабль может двигаться в двух измерениях: он может также быстро изменить высоту, как и направление. А если воздушный корабль ускользнет от слабого луча света, последний снова должен быть направлен в необ'ятное небо, для нового разыскивания дирижабля наверху.

Если наблюдающий за лучем прожектора стоит прямо сзади, то он просто не может видеть ничего. Тогда стали ставить наблюдателя на расстоянии и он управлял светом с известного удаления. Опыт показал, что словесное управление, то есть приказания, отдаваемые управлявшему прожектором, слишком запаздывают. Непосредственное управление с помощью гибких тяг было, конечно, возможно, но тяги скоро ослабевали, а потому становилось труднообеспечить правильное действие прожектором плавно, не дергая; между тем движения прожектора, направленного на весьма отдаленный и движущийся предмет, должны быть очень плавными и чуткими. Управление с помощью негибкой тяги, соединенной с точно согласованным и плавно работавшим механизмом—вот то направление, в котором производились главные опыты... Но наша работа по созданию материальной части для прожекторов и зенитной артиллерии в течение многих месяцев не давала удовлетворительных результатов.

Цеппелин, длина которого равняется 150 метрам при высоте около 2.000 метров над землей, кажется в прожекторе, как тонкий серебристый карандаш, длиной в один дюйм на расстоянии 12 дюймов от глаза. Воздушный корабль часто ходил со скоростью около 18 метров в секунду, так что для прохождения расстояния, равного его длине, ему было нужно около 10 секунд. Гранате нужно было около трех секунд, чтобы догнать цель, если артиллерист имел счастье произвести прямое попадание. Находясь под огнем, воздушный корабль ходил обычно зигзагами. Неприятель намеренно окрашивал свои воздушные корабли в темный цвет, чтобы сделать их менее видимыми в прожектор. Сомнительно, однако, чтобы это приносило пользу, так как оболочка дирижабля обыкновенно покрывалась сыростью или инеем, которые в луче света оставляли его достаточно видимым.

Помимо применявшихся сначала гранат с высоким разрывом (шрапнель применялась очень редко), впоследствии



Цеппелиновская эскадра ночью над Лондоном.

нашли применение зажигательные снаряды, разрывавшиеся в плоскости огня; они предназначались зажигать газ, утекающий из баллонов воздушного корабля.

Когда у нас появились самолеты с достаточной скоростью хода и хорошей способностью забирать высоту, они сделались в борьбе с цеппелинами более смертельным оружием, чем артиллерия; стало ясным, что большой запас прожекторов и изобилие самолетов были более надежной обороной, чем иные пассивные меры. При пулеметной стрельбе на самолетах применялись одинаково обыкновенные пули, зажигательные и пули с видимым следом (траекторией), которые вкладывались в ленты или в катушки (барабаны) попеременно. Простая пуля с видимым следом была с особым успехом применена в сентябре 1916 года, когда это явилось тем прекрасным средством, с помощью которого капитан Робинсон сбил своего колоссального противника. Барабан пулемета Люиса содержал около 50 патронов, и след от пуль был виден днем и ночью, в виде дыма или огня, что сильно способствовало меткости стрельбы.

Когда наша опытность и средства воздушной обороны увеличились, вокруг всего Лондона были устроены посты подслушивания. Вместе с барражем это обеспечивало нас в том, что в каком бы направлении нападающие ни подходили, они были бы быстро поставлены лицом к лицу с завесой гранат, разрывающихся на различных высотах.

Потом был придуман „передник",—невидимое, но достаточно опасное заграждение для воздушного корабля, которое заставляло нападающих держаться на некоторой минимальной высоте, что в свою очередь давало возможность нашим летчикам охранять меньший район.

Мы пробовали обмануть цеппелины насколько возможно затемнением местности, введя административные правила о тушении огней, что несомненно имело значение, хотя в ночи с легким туманом Лондон сам был видим нападающим отчасти благодаря Темзе, а частью из-за искусственного освещения с самих кораблей.

Нельзя не прийти к заключению, что экипажи на цеппелинах руководствовались только общими данными для определения места своего нахождения, следуя по Темзе или какой нибудь другой реке, тогда как они могли бы итти напрямик, зная, что Лондон занимает около 600 кв. клм. В последний год войны немцы применяли для счисления пути радио-пеленгаторные методы.

Всего на Великобританию было 51 нападение воздушных кораблей (не считая нападений самолетов); в это число не входят три или четыре случая, когда цеппелины, дойдя до наших берегов, возвращались обратно. Первое нападение было

14 апреля 1915 года. Лондон впервые был посещен 31 мая 1915 года. Нападающие выбирали почти неизменно безлунные ночи.

31 января 1916 года совершавшие нападение зашли на 180 клм. внутрь страны, в одном случае даже на 325 километров. Известно, что во время бомбардировки Бёртона на Тренте было сброшено 365 бомб. При обратном путешествии цеппелин *L* 19 вынужден был из-за вытекшего бензина спуститься в Северном море. Английский траулер подошел к дирижаблю, но шкипер отказался взять его экипаж к себе на борт, хотя ему были предложены за это деньги, так как немцев было вдвое больше, чем людей на траулере, и шкиперу приходилось опасаться самому быть плененным воздухоплавателями. Воздушный корабль скоро был разбит и весь экипаж его погиб.

Нападение 5 марта 1916 года было в снежную погоду, и один из нападавших кораблей прошел от мыса Спурн над восточными графствами до Диля, избегая снежного шторма и освещая себе дорогу выбрасыванием на парашютах светящихся факелов, которые освещали землю на несколько километров кругом.

На цеппелине над Лондоном. Метеорологические данные на 25-е апреля 1916 года обещали благоприятную погоду и потому недавно предписанное нападение на Англию могло быть нами совершено с надеждой на успех. Нашему кораблю цеппелин *LZ* 97 было приказано изготовиться к походу к 6 ч. 30 м. вечера. Возвратившись только на рассвете из довольно продолжительного перелета, мы постарались прежде всего в коротком сне почерпнуть свежие силы для нового предстоящего пути... Затем, после обеда были закончены обычные дела, необходимые перед каждым отправлением в боевой поход.

Корабль еще в ангаре. В последний раз снизу оболочки высовывают аппендиксовые рукава, и газ со свистом впускается из подземной проводки в отдельные баллоны. Инженер корабля и механики испытывают моторы; рулевые приводят в порядок карты и инструменты. От вихрей за пропеллерами высоко поднимается пыль.

В только что раскрытых дверях ангара появляется наш командир. Ему докладывают: „Корабль к отправлению готов". Обслуживающая команда уже давно стоит наготове. Раздается короткий свисток трелью—условная команда—и люди берутся за грифы гондол.

Быстрый взмах рукой вперед: „Выводи из ангара, марш!"

Медленно, колыхаясь, дирижабль вылезает из ангара, только слегка направляемый канатами. На железном выход-

ном пути слышится шарканье и скрип. Раздается барабанный бой — сигнал того, что корма вышла из дверей, и весь дирижабль находится на открытом воздухе.

Командир указывает рукой немного в сторону. Сопровождающий его солдат с флагом дает направление, и вскоре дирижабль переносится на обширный аэродром в нескольких стах метрах от ангара, где останавливается, тихо покачиваясь в воздушных волнах.

— Уравновесить!

Команда отпускает канаты, люди у гондол отходят назад. Один момент дирижабль не изменяет свое положение, затем с силою рвется вверх.

— Спустить!

Команда ловит грифы и канаты и тянет корабль вниз. Командир садится в гондолу. Еще сердечное „счастливого возвращения", затем команда: „Отпустить". И сотня жилистых рук подталкивает гондолу вверх. Последний быстрый взгляд на родной порт в блеске вечернего солнца. Моторы с ревом начинают свою работу. Всех нас охватывает невыразимая радость: мы идем на Англию!

Нам предстоит длинный поход. Сейчас мы проходим над занятой нами областью Бельгии. Вскоре Брюссель останется позади нас. Быстро надвигаются сумерки. Как и предполагалось, мы пересекаем берег темной ночью. Часами длится наш путь через канал. Под нами темно-зеленое, почти черное море. Вокруг нас тоже черная грозная ночь. Только на небе миллионы звезд, отражающихся в волнах.

Но вот уже не отражение звезд—эти красные точки, которые временами все снова выплывают под нами на поверхности моря. Это сторожевые суда и патрульные лодки, в которые мы заглядываем глубоко вниз, сквоз дымовые трубы в самые котлы. Кроме них ни одного огонька. Кругом глухая тьма и молчание. Только на высоте в тысячи метров над бесконечной водной пустыней — наш стройный гордый корабль. Однообразно врезывается в ночь низкое пение его моторов. Содрогаясь, покачиваются гондолы и троссы.

Время от времени мы проверяем курс и напряженно всматриваемся в ночь. Не видно ни одного маяка... Наконец, показывается английский берег. Тут на помощь к нам приходит луна. Медленно поднимается она и заливает серебристым светом английское побережье. Последнее ярко выделяется на темно-зеленом море. Собственно говоря, луна— наш неверный друг: нам она показывает глубоко внизу противника, но благодаря ей и наш корабль может быть замечен неприятельскими зенитными батареями.

Быстро справляемся по карте, но мы давно узнали местность: это—берег при Блэкватер, то место, куда мы хотели

выйти. Наши расчеты и взятый курс были совершенно правильны. Такие путешествия над морем заключают в себе так много неизвестного; это хорошо знает всякий, кто ходил через канал для участия в воздушном нападении. Во время войны нам, в Германии, недоставало данных о состоянии ветров по наблюдениям английских или вообще западных метеорологических станций, а поэтому не было и точных оснований для определения погоды, изменяющейся в связи с барометрическими циклонами, обычно надвигающимися с запада. Ограниченные наблюдениями на собственном берегу, мы должны были считаться с тем, что неожиданные для нас сильные ветры могут дать кораблю такое направление, которое мы не будем в состоянии выправить, вследствие отсутствия всякой возможности к ориентировке в море, в особенности же ночью.

Под нами Англия! Рука невольно тянется к рычагу, которым освобождаются подвешенные бомбы, но время для этого еще не настало. Ведь цель нашего нападения—Лондон! А до него надо итти еще добрых два часа. Опять мы у окон гондолы и сравниваем очертания земли с картой, поскольку это возможно на высоте, при мерцающем свете луны. Внизу мертвая тишина. Англия искусственно погружена в полнейший мрак. Не слышно ни одного выстрела, не сверкнет ни один прожектор. Англичане не прибегают к ним, чтобы ни в коем случае не выдавать раньше времени местонахождение своих воздухобойных батарей, а вместе с ними и об'ектов их охраны—городов.

Совсем далеко-далеко мы различаем вдруг огонек, вскоре за ним второй. Они лежат по направлению нашего пути. Опять наскоро определяемся: мы должны находиться сейчас непосредственно перед Лондоном! Громадный город великолепно затемнен, только кое-где мерцают слабые проблески света. Но кварталы и перспективы улиц ясно выделяются при луне. Выйдя из внутренней части корабля, где я еще раз проверял приспособления бомбодержателей, я поражаюсь ясностью картины. Так же хорошо должны видеть и нас англичане. Но пока внизу все еще тихо. Уж не думают ли они, что мы не найдем их Лондона?

Быстрым ходом мы направляемся к Сити. Наш командир стоит у распределительной доски, где производится выбрасывание бомб. Включенные им электрические лампочки вспыхивают теперь тусклым разноцветным светом. Рука его лежит на кнопках и рычагах. „Внимание“, командует он. На Лондон падает первая бомба.

Мы высовываемся далеко через борт. Неприятное время напряженного ожидания от момента нажатия на рычаг и отделения бомбы до ее взрыва. Необходимо время, чтобы

бомба прошла расстояние в тысячи метров. Обычно кажется, что она брошена зря, пока разрыв внизу не докажет, что результат есть.

А мы опять в волнении,—падает вторая бомба, зажигательная. Внизу что-то вспыхнуло, загорелось, и благодаря этому мы получили теперь на земле точку, над которой только что прошли, и по которой мы можем поэтому производить наши счисления: направление ветра и скорость. В то время как один из нас сбрасывает бомбы, а другой наблюдает за взрывами, я кладу на навигационный стол циркуль и линейку.

Теперь виден и второй разрыв! Едва только он рассеивается, ярко свернув, как внизу что-то вспыхивает бесчисленными красными огоньками, вздымается вверх, лопается вокруг с резким треском, иногда настолько громким, что мы слышим его сквозь гул пропеллеров. Одновременно вверх поднимаются лучи прожекторов, нащупывают нас своими длинными паучьими руками справа, слева, со всех сторон... Еще минута, и освещенный корпус нашего корабля попадает в центр конуса прожектора...

— Влево на руль.

Рулевой быстро вертит штурвал направления. Корабль немедленно послушно повинуется рулю. Мы выходим из яркого луча, снова в мрак ночи. Но теперь уже не так темно. Многочисленные огни и прожекторы распространяют по небу бледный свет. Но нас прожекторы уже потеряли; их лучи дико проносятся мимо, ударяют по кораблю еще раз и опять теряют нас. Вот один из них останавливается, а остальные спешат к нему; все перекрещиваются и каждый ищет нас в конусе света другого. А мы тем временем идем в совершенно другом направлении... И эта суетливая и нервная игра все продолжается и преследует нас целыми часами.

Мы потеряли счет времени. Идем и сбрасываем бомбы по одной через каждые пол-минуты. Каждый удар—разрыв—наблюдается и заносится на карту. Мы сами не знаем, каким образом нам удалось так счастливо уйти от обстрела. Судя по позднейшим подсчетам, мы шли под бешеным огнем неприятеля, должно быть, с добрый час...

Лондон уже далеко позади нас. Но мы еще ясно различаем его; вертикально к небу все еще тянутся лучи прожекторов—их примерно не менее шестидесяти. Кругом нас опять глубокая тишина. Под нами ни звука, как будто бы все вымерло.

Теперь нам приходится бороться с начавшимся сильным восточным ветром. Но наш корабль не поврежден, все моторы работают в полной исправности. Поэтому мы справимся и со штормом. Но надо успокоиться после сильного напряжения последних часов. Английская земля остается сзади, мы

уходим от нее все больше и больше. Вдали виднеется шипучая пена пожара, на котором еще заметны отблески луны. Нас окружает обманчивый сумрак. В гондоле ни зги не видно; чуть-чуть светятся только своей фосфористой окраской стрелки на измерительных приборах. В глазах у нас мелькают разноцветные круги—результат света прожекторов.

Мы над морем. Рулевой высоты протирает глаза, щурится, быстро берется за выключатель и зажигает маленькую лампочку над своими инструментами. В гондоле становится светло, блестит алюминиевая отделка.

Но тут-то и начался ад... Внизу, вероятно, уже давно подстерегали нас неприятельские суда. Чуть заметный свет в гондоле оказался нашим предателем. В один миг прожекторы военных судов у устья Темзы нащупали нас и не выпускают больше из своих цепких об'ятий. Мы опять подвергаемся сильному обстрелу.

— Тушите свет.

Рука командира тянется через плечо рулевого и повертывает выключатель. Но корабль, раз освещенный прожекторами, остается в конусах их света.

Один за другим посылаются к нам наверх снаряды; гранаты подлетают не только разрывные, но и зажигательные, и все они свистят около нас в самой опасной близости. Лишь спустя десять минут свет ослабевает, и стрельба затихает. Опять мы идем в темной, безмолвной ночи, идем несколько часов.

Постепенно сереет, брезжит утро. Нам предстоит еще далекий путь. С первой утренней зарей мы достигаем до бельгийского берега, восточнее Остенде. Местность еще в тумане, но наверху вокруг нас уже светло.

— Наблюдайте внимательно, чтобы не прозевать летчиков,—предостерегает командир.

Когда где-нибудь в Англии получается донесение о появлении германского дирижабля, то с ее берега сейчас же поднимаются летчики. Перелетев канал, они патрулируют около берегов Бельгии; точно зная, где лежит наш кратчайший путь домой, англичане поджидают там наш воздушный корабль.

Мы находимся между Брюгге и Гент, когда пулеметчик с верхней платформы докладывает о появлении двух неприятельских самолетов. Я стою у борта передней гондолы, охватив пулемет обеими руками, и смотрю на приближающиеся самолеты. Но они идут слишком высоко; только проходя мимо, я смогу взять их под обстрел. Трещит пулемет наверху на нашей платформе. Целый ряд разнообразных светящихся пуль летит, минуя нас, в глубину. Недолет!

Сверху раздаются новые повторные выстрелы, с короткими промежутками. Но мы знаем этих летчиков! Командир

отдает приказание: „Руль высоты". Теперь-то они не будут в состоянии пойти с нами. Самолеты их, правда, обладают большей скоростью хода, чем наш дирижабль, но зато их быстрота под'ема ниже нашей. Они отстают, но продолжают погоню.

Вдруг пулеметы на платформе снова открыли стрельбу. Самолетам все же удалось подняться выше и догнать нас. Теперь нам предстояло ни в коем случае не допускать их выше себя. Если мы пойдем сейчас вниз, то дадим им превосходство в нападении сверху.

Мы поднимаемся выше. Газ бешено вытекает из баллонов [1]), время от времени трещат пулеметы. Это были минуты наивысшего напряжения! Снова в нас скачут зажигательные ракеты. Но опять недолет! Вдруг один из самолетов поворачивает и идет в сторону планирующим спуском. Неожиданно вокруг него появляются как будто хлопья ваты. Мы вплотную у границы Голландии. Пограничная артиллерия обстреливает теперь самолет, который идет уже над голландской территорией. Несмотря на это, самолет все же садится там; по всей вероятности он поврежден,—вернее всего прострелен мотор.

Другому стало не под силу одному сражаться с нами. Кроме того, он, вероятно, израсходовал все свои патроны и ракеты. Поэтому он отходит в сторону и исчезает. Бросив взгляд на высотомер, мы убеждаемся, что сейчас нами поставлен новый рекорд высоты для дирижаблей (4.250 метр.).

Дальнейший путь совершается без помех. В 6 ч. 30 мин. утра мы спускаемся в нашем родном порту после ровно 12-часового путешествия. Наш гордый корабль в целости и невредимости вернулся из своего первого боевого похода. Наши бомбы остались в Лондоне, в Сити.

Нападения на Англию германской авиации.

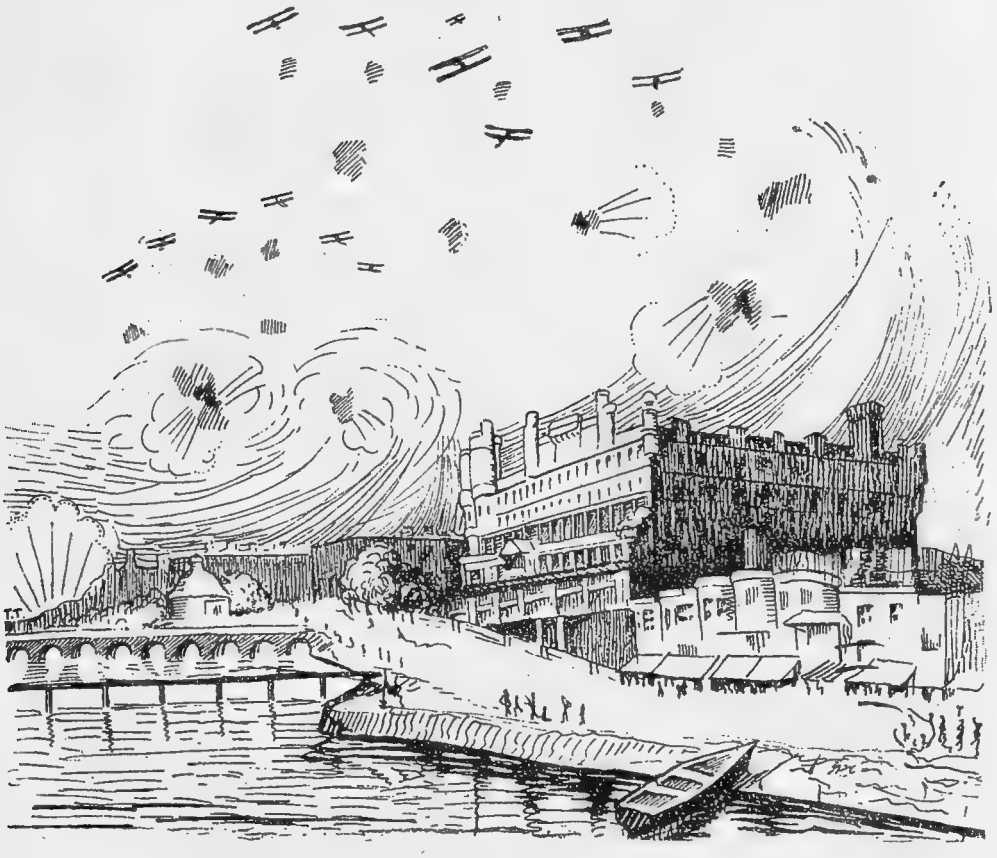
После рождества 1914 г., когда германский самолет впервые пролетел над Чирнессом, и до конца войны немецкие самолеты совершили на Англию 62 нападения (нападения дирижаблей сюда не входят). Большинство этих налетов были совершенно безобидны, но был период, когда они угрожали сделаться даже страшными.

Первые неприятельские самолеты были посланы в Англию лунной ночью 22—23 января 1916 г. Но лишь 28 ноября того же года германский летчик впервые сбросил бомбы на Лондон, причинив незначительное повреждение, при чем сам

---

[1]) Баллоны в цеппелинах лежат внутри жесткого каркаса оболочки; они выполняются газом до полного об'ема на известной высоте, а при дальнейшем увеличении высоты, создавая внутреннее давление, выпускают газ, через автоматические клапана.

он на обратном пути был сбит. Нападения самолетов принимают серьезный характер лишь в мае 1917 г., но неприятель все еще предпочитает лунные ночи. Бомбы убивали и ранили много людей, но редко причиняли значительный ущерб. Около 20 самолетов в нескольких случаях посетили Лондон и юго-восточную часть Англии, а при хорошей погоде и благоприятных фазах луны нападения производились ежесуточно во время четырех или пяти последовательных ночей. Первый налет темной ночью был совершен 8-го марта 1918 г., но



Воздушное нападение Германской авиации на Соутхенд (Англия).

надо думать, что хорошо видный тогда свет северного сияния был вполне достаточен, чтобы дать возможность нападавшим рассмотреть сверху устье реки Темзы. Кроме того, в тот период германцы употребляли способ ориентировки с помощью радио-пеленгаторов [1]), что давало им возмож-

[1]) Радио-пеленгирование—определение местонахождения в воздухе посредством установления радио-связи, хотя бы с двумя такими радио-станциями (даже противника), географическое положение которых хорошо известно. Ред.

ность приближенно находить их местоположение и без видимых низовых пунктов.

Был короткий период нападений авиации и при дневном свете в середине 1917 г. Английские жители не скоро забудут то зрелище, когда два отряда больших бомбоносцев пронеслись над городом утром в субботу 7-го июля!. И как велико было чувство обиды, когда, несмотря на сильный огонь наших батарей, гунны не только не пострадали, но даже не были приведены в беспорядок! Правда, враг летел на большой высоте и легкий туман мешал нашим артиллеристам. Все же вследствие нашего огня и их опасений перед нашими летчиками, которые поднялись в контр-атаку, неприятельские планы были расстроены. После этого месяца, однако, нападения самолетов стали пользоваться все меньшими и меньшими успехами и терпели все более тяжелые потери.

В дневных бомбардировках большое преимущество группового нападения заключается в том, что оно является наилучшим в смысле защиты от самолетов обороны, которые для получения успеха должны иметь дело лишь с одним из самолетов группы. Однако, на западном фронте бывали крупные бои и между большими хорошо вооруженными отрядами; а из разведчиков, вступающих в воздушный бой, многие тоже добивались иногда хороших успехов. Групповое же нападение с целью бомбометания хорошо еще и тем, что оно крайне затрудняет действия воздухобойной артиллерии: расположенные кольцом батареи должны производить одновременное наблюдение из двух точек на один и тот же самолет, и чрезвычайно трудно, как выяснилось на опыте даже невозможно, сделать это по соглашению относительно одного и того же самолета из нападающей группы, единицы которой, кажущиеся столь близкими одна от другой, в действительности разделены значительными расстояниями. Самолеты обыкновенно производили бомбардировку с такой большой высоты, что казались в небе немногим больше, чем точки.

Ночные нападения, говоря вообще, производились с меньшими потерями, если одиночные самолеты или звенья из двух или трех единиц появлялись с промежутками в несколько минут. Это увеличивало требования на воздухобойные батареи и охранные самолеты и создавало значительный моральный эффект.

Некоторые из задач, разрешенных английской обороной, отмечены в очерке о нападениях цеппелинов. Здесь были другие особенности, свойственные нападениям самолетов ночью.

Прожектора, как помощь воздухобойной артиллерии, к концу войны стали оцениваться несколько ниже. Это было

отчасти вследствие успеха, достигнутого применением звукоулавливающих аппаратов [1]). Неприятельские воздушные единицы не могли подойти к обороняемому пункту в совершенной тишине, за исключением цеппелинов, гонимых благоприятным ветром; а шум моторов, даже заглушенных, давал возможность нашим подслушивающим постам определять местонахождение самолета достаточно точно, чтобы указать его направление артиллерии. Неприятель же не мог знать, когда именно на его пути он был обнаружен. С другой стороны, прожектора, устрашая летчика, давали ему возможность увертываться от них зигзагами и изменением высоты; кроме того, прожектора во многих случаях обнаруживали свое собственное расположение. Относительно подслушивающих аппаратов было сомнение, что шум и многообразие других звуков в городе будет препятствовать отчетливости их работы [2]).

Барраж [3]) по отношению к Лондону был применен не столько для отражения самого нападения, сколько для воспрепятствования противнику подойти близко. Основными задачами воздушной обороны Лондона до конца войны было: во-первых, задерживать нападающих вдали от многолюдных или важных в каком-либо отношении пунктов или районов и, во-вторых, воздавать им по заслугам в случае слишком сильного их упорства. Последнее выполнялось с помощью барража и „передников", которые поднимались до зоны действия самолетов... Считалось, что избежать встречи с „передниками" и уклониться от огня наших батарей было для противника большой удачей.

Вся сеть „передника", который впервые стал применяться к концу 1917 г., была полезна не столько для ловли неприятеля, совершавшего нападения, сколько для воспрепятствования ему приближаться к Лондону на высоте менее 3.000 метров. Это давало более ограниченную зону неба для наблюдения нашим летчикам и артиллерии.

Сама идея „передников" весьма стара. Она применяется в морской войне после появления плавучих и самодвижущихся мин и подводных лодок. Много людей внушали эту мысль адмиралтейству и военному министерству, как средство

---

[1]) Подобные подслушиватели (с помощью парабеллоидов или особых рупоров) дают данные об угловой высоте и направлении мотора, работающего в воздухе. Соединение подслушивателей с прожекторами сильно облегчает нахождение неприятеля в воздухе.

[2]) Это не подтвердилось впоследствии, так как оказалось, что даже орудийная стрельба не является препятствием для правильного функционирования подслушивателей.

[3]) Барраж—это французское название воздушной охраны низовых пунктов или рубежей с помощью охранных самолетов истребительного типа. Отсюда слово—барражирование. Ред.

от воздушных нападений, и газеты, приписывающие это „изобретение“ кому-либо из высших офицеров-специалистов, были далеки от истины. Тем не менее после предварительных неудач, вследствие недостатка технических испытаний, настойчивость и изобретательность офицеров более низших рангов сделали „передник“ все же осуществимым. Среди участников этой работы был и Е. Т. Виллау, один из наших пионеров по постройке дирижаблей [1]).

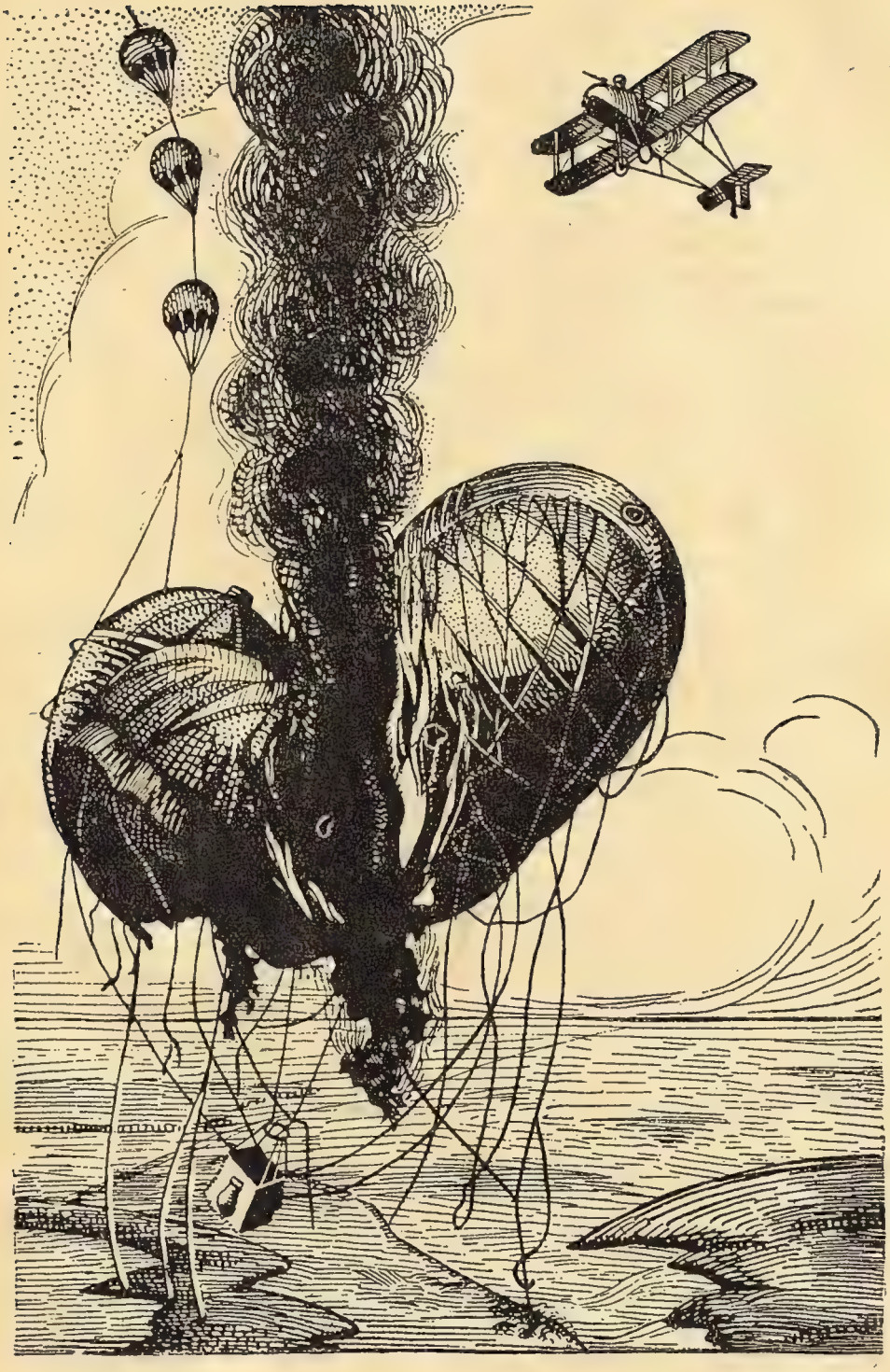
Для устройства воздушного „передника“ (по-английски эпрон) применялись обыкновенные змейковые аэростаты, но без корзин. Тросы делались очень тонкими, из специальной стали, хотя наверху пришлось применять более толстые тросы, чтобы они могли выдерживать большую нагрузку. Не вдаваясь в технические подробности, можно сказать, что „передник“ состоял из большого числа отдельных тросов, висевших вертикально от горизонтального кабеля, который поддерживался в воздухе подъемной силой аэростатов. Три аэростата, в расстоянии один от другого ок. 1 км., держали „передник“, который свисал вниз, не достигая земли примерно на 1,8 км. Но неприятель не знал, где было свободное пространство ниже „передника“ и между тросами, на которых были подняты змейковые аэростаты. Также неприятель не знал ни того, как много таких „передников“ было расположено вокруг Лондона, ни тех мест, где они находились. Позднее применение таких аэростатов было предметом удачных опытов в одной из стран Согласия, но англичане применили этот способ первыми. Надо думать, что „передники“ такого рода будут иметь заметное влияние на будущее развитие свободного передвижения в воздухе.

Опыты с „передниками“ не всегда заканчивались благополучно; в одном случае применение их сопровождалось двумя человеческими жертвами, происшедшими вследствие технического недосмотра. Несмотря на это, польза от них получалась несомненная. Случаи столкновения самолетов с „передниками“ в различных местах, в результате чего происходили аварии, привели противника к ложному заключению, что „передники“ были подвижными; это еще более усилило его страх перед ними. О последнем мы узнали из захваченных германских приказов, предписывающих нападающим на Англию быть особенно осторожными в отношении к „передникам“, остерегаясь их не только вблизи целей, но и допуская возможность встречи с ними, как блуждающими, где-нибудь внутри страны.

---

[1]) Инженер Виллау был конструктором управляемых аэростатов минимальной емкости (340, 400 и 950 куб. м.) в 1909—1911 г.г.

Ред.



Удачная атака змейкового аэростата.

Один из немецких самолетов типа „Гота“, спустившийся на английскую территорию в январе 1918 г., повредил „передник“ и сам был поврежден им. Но это был единичный случай и свойство этой защиты имело пассивный характер: оно принуждало гуннов летать на такой высоте, с которой они не могли точно определить, какая из главных частей Лондона была под ними, и были вынуждены поэтому бросать свои бомбы на удачу, рассчитывая только на слепой случай.

Вот рассказ, написанный одним из германских летчиков, участвовавшим в нападении в июне 1916 г. (этот рассказ был помещен в газете „Daily Telegraph“ из „Frankfurter Zeitung“).

— „В 10 часов наш командир выпустил со своего самолета ракету, служащую сигналом для отправления в поход. Он взлетает первым, а вслед за ним поднимаются и все остальные; целая стая крупных хорошо нагруженных птиц берет направление на Лондон. Скоро дошли до бельгийского побережья. Налево виднеется фронт Ньюпор с большой площадью затопленной земли, Остэнде, Зеебрюгге и далее справа Голландия. Мы переговариваемся сигналами. Все мы чувствуем полную безопасность и уверенность в успехе. Головной самолет немного сворачивает влево. Теперь мы над морем, берег медленно скрывается из виду, и барограф отмечает увеличение высоты. Потом перед нами появляется группа облаков, за ними скрытый в тумане английский берег. Проходим облака и под нами английские аванпостные суда. Потом показывается устье Темзы, как бы приближающееся к нам. Совершенно ясно узнается Чирнесс; отсюда прямой курс на Лондон.

„Первые выстрелы зенитной артиллерии достигают нашей высоты, но нас не трогают. Укрываясь в высоте, наша эскадра уходила от обстрела. Налево Темза. За ее извилинами мы заботливо следим по карте, стараясь в то же время скрытно подойти к нашей цели. Я смотрю с некоторым беспокойством на облака, находящиеся впереди, и проклинаю их; разве для того мы пустились в это предприятие, чтобы опять иметь препятствие. Проходят пять минут. Я озираюсь на своих товарищей. Они все на месте, в сомкнутой фаланге. Потом, наконец, позади облаков показывается на Темзе и город. Первый английский самолет поднимается впереди, но он много ниже нас. Теперь, друзья, кто из нас отомстит сегодня. Пока противник не беспокоит нас: мы находимся выше облаков. Наконец, под нами неожиданно вырисовывается лондонское море домов, так ясно и отчетливо, что можно рассмотреть все детали.

Первые наши приветствия сбрасываются в быстрой последовательности—еще и еще.... Потом мы спокойно проходим

над окрестностями, так как нужно бомбардировать центр. Ни на что другое мы не обращаем внимания, кроме этой цели. Здесь находятся башня, Ливерпульская улица к вокзалу, государственный банк, адмиралтейство, корабли на Темзе—все это видно под нами совершенно ясно. Теперь—время; я поворачиваю рычажок, освобождающий бомбы, и с напряжением слежу за теми результатами, которыми сопровождаются приветствия германского народа английскому. Они обильны.... Удар за ударом разрываются бомбы в самом сердце Англии. Зрелище производит громадное впечатление. Над центром Лондона,—высоко наверху между нами,—разрываются артиллерийские снаряды, а внизу,—на земле,—взрываются наши бомбы и растилаются облака дыма и пламени. А над всеми нами улыбается лазурное небо. Эскадра поворачивает. Последний взгляд на город—до свидания".

Характер работы немцев, совершавших нападения к концу 1917 г., так жесток, что в эти операции назначались только наиболее отчаянные и неразборчивые люди. Страшный лондонский барраж и боязнь „передников" внушали к себе достаточное уважение, и к началу 1918 г. германские потери от воздушных нападений достигли значительной величины.

Известные германские бомбоносцы „Гота" совершенно беспристрастно считались и после войны неимеющими в техническом отношении ничего особенного, чем они могли бы гордиться. В них есть заимствования из английских конструкций, и они являются компромиссом неприятельского „гигантского самолета" и английского бомбоносца Хендлей-Педж, захваченного немцами в начале 1917 г. Первый двухмоторный „Гота", о котором упоминается в этом очерке, отличался от первого бомбоносца Хендлей-Педж довольно значительно, а именно его пропеллеры были сзади крыльев, тогда как английские машины были тракторного типа [1]). Самолеты „Гота" очень трудны в управлении для пилотов; известно много аварий и несчастных случаев, происходивших при взлетах и посадках.

Первые самолеты „Гота", посетившие Англию, были снабжены двумя моторами Мерседес по 260 л. с., с нагрузкой бомб в 800 фунтов (363 клгр.); они могли держаться в воздухе в течение 6 часов, со скоростью около 135 клм. в час. Их потолок был около 3.600 метр. Позднейший тип „Гота" имел четыре мотора Мерседес по 260 л. с. и мог держаться в воздухе непрерывно 9 часов, со скоростью 135 клм. в час. Максимальная высота их при полной нагрузке была только 3.000 метр.

---

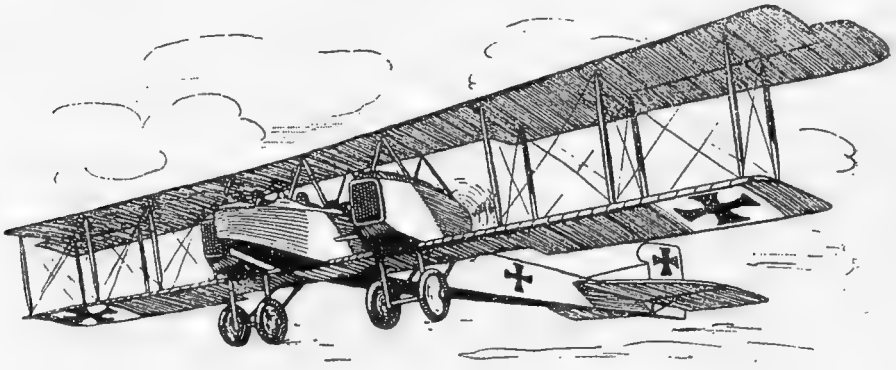
[1]) Англичане именуют „тракторами" самолеты с тянущими винтами (т.-е. винты впереди крыльев).

Ред.

Возвращаясь после бомбардировки, они поднимались на высоту около 4.500 метр., где считали себя совершенно вне опасности от огня с земли. Последний тип, употреблявшийся против Англии, имел пять моторов Майбах, каждый по 200 л. с. Они несли по 4.000 фунтов (1.814 кг.) бомб, из которых по меньшей мере 2 весили по 300 клгр. каждая; одна из таких бомб была сброшена в окрестностях Лондона. Для летчиков были специальные костюмы, которые нагревались электрическим током (такие же костюмы употреблялись и у англичан).

Один бомбоносец „Гота" был сбит английским самолетом „Бристоль" с летчиками кап. Бекер и лейт. Спенсер около Остэнде 21 июля 1917 г.

12 августа 1917 г. летчик Керби встретил восемь бомбоносцев „Гота" в море в 50 килом. от берега и атаковал их, но безрезультатно. Потом он увидел один самолет „Гота" в



Двухмоторный Германский самолет „Гота".

воде и сбросил ему свой спасательный пояс для его экипажа. В тот же день триплан Сопвич пять раз атаковал еще один самолет „Гота" между мысом Норт-Форлэнд и устьем Шельды, сделав 350 выстрелов, из коих он заметил много попаданий. Но затем он сам был атакован отрядом неприятельских разведчиков, которые обстреляли его.

22 августа 1917 г., во время нападения германской эскадры бомбоносцев летчик Герве на истребителе Сопвич атаковал десять самолетов „Гота" против мыса Норт-Форлэнд, выбрав для своей атаки правую машину из группы. Он выпустил по этому самолету два барабана патронов и противник его был сбит и упал в море около Маргэт. В этом же районе летчик Керби сбил другой неприятельский самолет, который тоже упал в море. А у летчика Битлера в том же воздушном бою были перебиты тросы управления стрельбой из его пулеметов. Несмотря на это, он все же атаковал неприятельский самолет около Дувра, стреляя из пулемета простым нажима-

нием рычагов. Сильно стесненный контр-атакой нескольких неприятельских самолетов, Битлер был вынужден вернуться на свой аэродром с почти перебитым тросом управления, крылышками устойчивости и с несколькими повреждениями в моторе. Он вновь поднялся на самолете и снова вступил в бой с „Готами", но при атаке был ранен. Летчик Драке в воздушном бою сумел поджечь один из неприятельских самолетов, но не видал, что с ним сделалось окончательно. Лейтенант Брэндон во время первых практических испытаний нового самолета типа Сопвич-Камель, встретившись в воздухе с бомбоносцем „Гота", атаковал его и сбил, произведя на нем пожар.

Для иллюстрации характера боевой работы наших летчиков внутренной воздушной обороны, можно привести еще несколько случаев. Летчик кап. Грин, находясь в дозорной службе и встретив неприятельский бомбоносец, атаковал его с большой решимостью и искусством. Несмотря на темноту, он успел повредить один из моторов германского самолета, который был вынужден поэтому спуститься в море около порта, где двое летчиков были захвачены в плен.

При вечернем нападении на Лондон эскадры из 16—20 самолетов 18 декабря 1917 г. один из бомбоносцев, участвовавших в нападении, был поврежден артиллерийским огнем, в результате чего спустился в море против побережья графства Кент; из экипажа в числе трех человек двое были захвачены в плен.

Летчик Тернер во время другого воздушного нападения проявил большую решимость и искусство, маневрируя под сильным неприятельским огнем на высоте в 3.000—3.500 метр.: дав возможность своему наблюдателю сосредоточить действительный огонь на одном из самолетов противника, летчики вынудили его оставить место боя и сильными повреждениями спуститься на землю.

VIII. Разные эпизоды воздушной войны.

Акробат по-неволе. Столь давно лелеянная мной мечта служить в авиации рухнула 10 февраля 1914 года, после уже десятидневного пилотского обучения. При столкновении в воздухе с самолетом другого ученика, который при этом поплатился жизнью, хвост моего самолета был отрезан пропеллером моего коллеги, таранившего меня сзади. Оставшись без рулей, наш самолет после многочисленных кувырканий ринулся на землю, как камень. При этом мною был установлен небывалый мировой рекорд: я сломал себе в двух местах позвоночный столб, получил ранение в грудную и носовую кости и череп, сотрясение мозга, ушиб легких и области печени и раздробил себе левый коленный сустав, при чем повреждение колена было осложнено наличием большого количества костяных осколков. Подобного, должно быть, не переживал никто.

Но я был так увлечен авиацией, что желание жить и летать, не излечив меня вполне, все же кое-как поставило на ноги. Я потерял всякий страх перед смертью в полете, так как при падении с высоты находился все время в полном сознании до момента безболезненного перехода в бесчувственное состояние при ударе о землю. Вряд ли со мной могло случиться более худшее и в дальнейшем.

Результатом полного отсутствия „нервов“ было то, что я очень скоро переменил кресло больного в Висбадене на место ад'ютанта при инспекции авиации, куда с самого начала войны каждый инвалид принимался с распростертыми об'ятиями. Избегая всякого общения с врачами, мне удалось добиться получить „пробный отпуск“ на театр военных действий и быть назначенным для начала ад'ютантом коменданта аэродрома при армии в Мункач.

В виду того, что я только недавно переменил костыли на палки, всякие полеты были мне, к сожалению, здесь запрещены. Поэтому мне приходилось удовлетворять страсть к воздуху только в ранние утренние часы. Для этой цели мною был намечен поручик Кольгепп, который был возвращен с фронта, как еще недостаточно натренированный, но к кото-

рому я, однако, сразу почувствовал неограниченное доверие. Почти ежедневно, в два с половиной часа утра, мы садились в самолет и летали: он учился управлять машиной, а я—наблюдать, фотографировать, обращаться с радио-аппаратом, стрелять и метать бомбы. Благодаря такому тайному „обручению", наш „летный брак", в котором два ума должны всегда работать по необходимости совместно, пополняя друг друга, сделался особенно счастливым.

В жизни этого славного малого Кольгепп также было немало приключений. После четырехлетней офицерской службы он, по желанию отца, вышел в отставку и поступил в университет, принципиально ничего не возражая против. „Противоречие всегда только мешает", говорил он обыкновенно, когда начальство делало ему неосновательные замечания. Спустя 8 семестров (4 года), он телеграфирует отцу: „Выдержал экзамены на учителя и д-ра философии, на переводчика по русскому, японскому, английскому языкам; перехожу опять на действительную службу и прикомандировался к 40-му стрелковому полку". Получив тяжелое ранение, он по выздоровлении поступил в авио-школу, где всего после четырехнедельного обучения сдал экзамены на летчика, после чего стал стремиться как можно скорее попасть опять на фронт.

Когда мы спустя несколько недель свыклись друг с другом и почувствовали себя „на высоте положения", мы сообщили своему начальству о наших утренних полетах и о полученных результатах. Командующий армейской авиацией, сильно растроганный, разрешил нам отправиться на фронт, мне, однако, опять только условно. „Брак" наш оказался счастливым и достиг кульминационного пункта во время страшной, но успешной борьбы со стихией на Злото-Липском [1]) фронте в Галиции. Исполнив поручение по бомбардировке большого лагеря у Зборова и повернув обратно, мы очутились против грозы, надвигавшейся с трех сторон с сильным встречным ветром до 30 метров в секунду. Метеорологическая станция, учрежденная специально из-за внезапно появляющихся в Карпатах бурь и заранее предупреждавшая обычно летчиков о непогоде, к сожалению, на этот раз спасовала. Наш 80-сильный мотор не был в состоянии преодолеть встречного ветра. Находясь над самым фронтом и почти не двигаясь с места, как бы пригвожденные к небу, мы представляли из себя прекрасную мишень для русской артиллерии. Крутой пикирующий спуск с мотором, работающим на полных оборотах, продвинул нас несколько вперед, но одновременно ввел в сферу обстрела неприятельской пехоты, которая слегка

[1]) Речь идет о районе р. Золотая Липа.

Ред.

повредила наш пропеллер, не говоря о некоторых других незначительных попаданиях.

В конце концов нам все же удалось перебраться через неприятельские окопы, но в нескольких километрах за ними нам пришлось вынужденно сесть, чтобы спастись от грозы, готовой ежеминутно разразиться. Не успели, однако, колеса самолета коснуться земли, а мы облегченно вздохнуть, как внезапный порыв ветра подбросил нас на высоту 50 метров и закружил нас в бешеном танце. Мне непонятно и сегодня, как выдержали тогда удар крылья самолета. Но сильнейшие порывистые вихри ветра повторились еще и еще раз. Моему другу-пилоту, спокойному и искусному, много раз удавалось овладевать самолетом, после чего он снова пробовал сделать посадку. Пятнадцать раз повторялась одна и та же игра, при чем мы, уподобляясь французскому петлисту Пегу, стояли то на голове, то на крыльях, а то летали головой вниз, находясь в вертикальном положении с задранным кверху носом. В продолжение всей жизни мне не пришлось больше ни разу услышать что-либо о полетах такого рода. Очевидцы говорили нам впоследствии, что бледные от испуга, без всякой надежды на наше спасение, они с минуты на минуту ожидали нашей гибели.

Под конец силы Кольгеппа ослабели, но, сохранив полное присутствие духа и уверенность в себе, он спас нас обоих, сделав посадку на деревья в лесу. Совершенно неожиданно я увидел, как справа и слева промелькнули мимо нас верхушки деревьев, и вслед за тем с треском отломались крылья нашего самолета. Мы очутились сидящими между сучьями деревьев и после перенесенной бури вокруг нас сразу наступила полнейшая тишина. Но за исключением разбитого стекла у моих часов, мы оба не пострадали нисколько. Ударом кулака по летной каске я вывел Кольгеппа из состояния полнейшего изнеможения. Я ему не завидовал, но восхищался его отчаянной и умелой борьбой с разошедшейся стихией, что продолжалось в течение четверти часа.

Радость одержанной победы скоро поставила его на ноги, и он закончил начатое дело, очень ловко спустив меня—все еще очень „неповоротливую курицу“—на землю. Вскоре прибыли телеги, выложенные соломой и посланные штабом ближайшей резервной дивизии, наблюдавшим за нашими фокусами. Они собирались отвезти наши воображаемые трупы, но, к великому изумлению собравшейся публики, навстречу им шли два веселых летчика, несокрушимых в своей жизнерадостности...

Минус 30°. Снег скрипит под нашими ногами.

— Сегодня будет недурно,—говорит мой пилот Энгман.—Три часа на четырех тысячах метров при этом собачьем холоде—брр!

Машина стоит уже перед ангаром. Только вода еще не налита. Второй механик несет ее в двух дымящихся кувшинах. В то время, как он вливает в радиатор горячую воду, мы одеваемся.

Мы выглядим, как полярные путешественники. Толстые стеганные на вате штаны, меховые сапоги выше колен, меховой жилет, кожаная куртка, плотный шарф, меховой подшлемник, пробковый шлем.

Под конец покрываем лицо слоем жира из Штауферовской масленки. Остаются свободными только глаза и губы.

Теперь готовы!

Мне делается смешно, когда я пробую еще раз взглянуть на себя в зеркало. Медленно топаю своими слоновыми ногами и влезаю в самолет. Энгман запускает мотор. Зябну, поднимая высоко плечи... Сколько еще будет этого собачьего холода в предстоящем ледяном полете. Свистит и стонет вихрь от пропеллера и в бешено-крутящемся танце гонит кверху снежные иглы. Сильней и сильней он царапает землю, пока не обнажается мертво-коричневая полоса травы.

Я ухожу с головой в корпус самолета,—все было бы очень и очень хорошо, если бы не было только этого собачьего холода.

Теперь мы катимся к концу длинной дорожки, которую ранним утром стартовая команда прорыла лопатами в снегу. Я одеваю очки. Зимние очки, с двумя висящими снизу плотными лоскутами из кожи, которые должны защищать нос и скулы. В рот я беру конец шарфа.

Вперед!!!

Проходит полчаса.

Небо, какой лютый холод! Встречный поток воздуха прорывается время от времени через отверстие для бомб и кидается на меня, как бешеная собака. Знает, сатана, как проникнуть сквозь мою кожаную куртку и многочисленные обвертки. Знает и заставляет меня постепенно костенеть от холода.

Начиная с пальцев ног, холод медленно ползет до колен и выше, так что все тело становится нечувствительным до самых плеч. Я усиленно двигаю пальцами ног, чтобы не отморозить их.

Потом я ерзаю туда и сюда на моем складном сиденьице и бью себя по бедрам теплыми ладонями. При этом выходящее из моего рта теплое дыхание проскальзывает под плотную кожу очков и садится в виде инея на холодные

стекла. Тогда я принужден снять очки и отверткой соскабливать лед.

Скверно, скверно!

Мы над окопами. Первый снаряд зенитного орудия разрывается довольно близко от нас. Я злорадно смеюсь. Приятный денек сегодня! Гранаты, от которых дребезжит в ушах, и стаканы от шрапнелей, свистящие совсем близко от корпуса, тоже имеют свою прелесть. Однако,—странно!—холод, проникший мне перед тем в кровь и как бы прогрызавший мне мясо до костей, вдруг сразу перестал чувствоваться под моей кожаной курткой... Даже больше! Горячей струей тепло пробегает у меня по спине. Но чем дальше мы уходим из сферы действия зенитных орудий, тем сильнее холод опять пронизывает мое тело.

Я встаю, осторожно переминаюсь с ноги на ногу и бью себя руками по туловищу. Это помогает на мгновение. При этом я смотрю налево и направо через борт и произвожу наблюдения. Потом я свешиваюсь через борт и осматриваю всю местность,—нет ли где неприятельских летчиков. Хорошо, что хоть в этом отношении холод имеет свои преимущества! Когда я замечаю внизу на железнодорожной линии серебристую полосу дыма, резко выделяющуюся при этом холоде, я с трудом вытаскиваю руками в двойных перчатках из кожаной сумки карандаш, зажимаю его между пальцами как длинную сигару и царапаю заметки на карте.

Затем я опять переступаю с ноги на ногу, бью рука об руку и стараюсь согреть уши.

Серонский вокзал. С него я должен снять фотографию. С трудом я вытаскиваю камеру из футляра. Она заряжена. Надо еще только вытащить крышку у касеты. Да, если-б я мог это сделать! Своими медвежьими лапами я, конечно, не могу захватить маленькое кольцо. Быстро отрываю зубами кнопки на правой рукавице, зажимаю руку между коленами и стаскиваю обе перчатки, меховую и шелковую.

Нагибаюсь через борт—прицеливаюсь—готово! Мне потребовалось для этого только три секунды. Но вдвинуть крышку снова в касету я больше не в состоянии. Рука совсем закоченела. Я опять ставлю камеру на место и растираю скрюченные посиневшие пальцы между коленами. Но так как это помогает мало, то я отпускаю конец шарфа, который держал между зубами, и стараюсь согреть руки теплым дыханием.

В то-же мгновение я испуганно вздрагиваю.

— Крак! Крак!

Гранаты!—Я быстро осматриваюсь в воздухе и нагибаюсь через борт,—нигде не видно облачка от разрыва! Странно! Вот еще раз „крак“...—совсем близко возле меня.

Мне приходится весело смеяться. Что это было? Не артиллерийский огонь, а просто конец шарфа, который был у меня во рту. Он сделался мокрым от дыхания и моментально обледенел на морозном воздухе, а благодаря ветру от пропеллера, затвердевший конец стал бить меня по шлему так, что в ушах у меня дребезжало, как от огня зенитных орудий.

Я стараюсь оживить свою правую руку. Постепенно в ней кровь согревается. Быстро одеваю перчатку, чтобы рука снова не пострадала от холода. Потом опять беру конец шарфа между зубами и задвигаю, наконец, алюминевую крышку касеты.

Я снимаю еще пять фотографий.

Сделав последнюю, стараюсь опустить задвижку перед освещенной еще пластинкой. Но мне не сразу удается вдвинуть ее в узкую щель. Вдруг ее схватывает сильный порыв ветра и вырывает из моей окоченевшей руки. Смотря ей вслед, я вижу, как она, падая на землю, бешено танцует в воздухе, взапуски с ветром. И каждый раз, когда она повертывается ко мне широкой стороной, она как бы насмешливо поблескивает в солнечном свете. Нахальство!

Что пропало, то пропало! Быстрый поворот и будет снята новая фотография, потому что прежняя пластинка испорчена, и я ее не могу оставить в камере, так как буду фотографировать еще.

Но лишь только я щелкаю затвором, в ста метрах подо мной шмыгает что-то блестящее. Я быстро смотрю туда—ага! Француз—биплан Спад.

Этого еще недоставало.

И странно!—опять я переживаю самообман, волны тепла проходят по всему телу.

Вмиг я повертываю пулемет. Но, кажется, француз еще не хочет встречаться с нами. Он летит в противоположном направлении дальше. Но постой! Он кажется, делает вираж. На повороте его сносит ветер, и он на такой же высоте, как и мы. Вот он поднялся выше и летит прямо на нас. Я считаю, что он выше нас на 800 метров,—надо ждать, пока он приблизится. Стрелять сейчас было бы только тратой патронов.

Я беру его на прицел... Вот он находится как раз на пересечении нитей кольцевого прицела моего пулемета—значит 400 метров. Он все еще не стреляет. Думает нас поразить. Ничего не поделаешь!

„Так, так, так, так!“ — трещит ему навстречу моя очередь. Невольно он сворачивает слегка в сторону. Теперь он опять у меня на прицеле. Я нажимаю на спуск—выстрела нет!

Заело! Быстро снова заряжаю и натягиваю ленту. Железный град начинает лететь с противоположной стороны. Энгман

тотчас делает крутой поворот, чтобы затруднить ему прицеливание.

И опять я прицеливаюсь в него. „Так-так-так"... Три выстрела—конец! Опять заело. Рычажок поднят кверху и не идет назад. Ага, теперь я понимаю, отчего это происходит! Взгляд на ленту—естественно! Она замерзла и висит жесткая, как доска, вместо того, чтобы быть гибкой и проходить свободно.

Я отвожу рычаг назад и снова подтягиваю ленту.

Семь, восемь выстрелов—опять отказ! Между тем мне слышится таканье француза, который подходит все ближе и ближе; становится неприятно ушам.

Так—теперь у меня опять все в порядке! Ура!—Я могу выпустить 20 выстрелов без задержки. После того он делает маленький вольт, чтобы зацепиться снова.

„Так?..."

На этот раз я выпустил только один единственный заряд. Это, действительно, может свести с ума! Энгман тотчас понял, в чем дело, и совершает чертовские повороты. Это спасает нас. Француз теперь не делает по самолету ни одного удачного выстрела. Я крепко придерживаюсь правой ногой за подставку сиденьица, чтобы меня не выбросило при крутых поворотах и киваю Энгману в зеркало: „Домой!".

Я стараюсь отвести назад рычажок, чтобы устранить заедание. Ничего нельзя сделать. Быстро срываю с правой руки перчатку и пробую так. Почти сдираю кожу,—но, зато—рычаг отходит.

И я опять могу выпустить очередь по Спаду, проходящему сравнительно близко. Это, кажется, его в конец озадачивает. Он думал напоследок, при отказе моего пулемета, что борьба будет легкая. А теперь мой пулемет снова гонит ему навстречу дождь пуль, без задержки. Он круто ложится на правый вираж и удирает.

Меня это не огорчает. Потому что в то же мгновение у меня опять заело—в восьмой раз!...

Когда, после посадки, я обтер ветошью перед зеркалом толстый слой жира, то увидал здоровое цветущее лицо.

— Великолепно, по крайней мере, не отморозил!—Напротив того...—думал я.

После обеда мое лицо разгорелось, как красный мак. А когда вечером я отправился ужинать, то выглядел, как цветущая весной роза: подбородок и обе скулы были отморожены. Но кто пострадал, тому не приходится смущаться насмешками.

Когда я вошел в комнату, на меня все оскалили зубы. Все, начиная с капитана до маленького Германа, который только два дня тому назад сделался лейтенантом.

— Если бы я был вашим командиром, то я возбудил бы против вас судебное дело за самоувечье,—издевался один.

А командир отвернулся от меня с видом притворного ужаса и сказал:

— Нет, нельзя сказать, чтобы вы были красивым ребенком! Только мне и было благодарности...

Переживания морских летчиков.

Рождество 1914 г. „Завтра к 10 час. утра самолет № 204 должен быть готов для совершения разведки",—так приказал вечером 23-го декабря начальник морской авиостанции в зеебрюгге, старший лейтенант Арнольд, после того, как он отдал дежурному офицеру остальные распоряжения на следующий день.

— Завтра мы, наконец, полетим,—обратился он ко мне, своему наблюдателю;—телефонные переговоры с морскими учреждениями может взять на себя завтра Оршес (сокращенное имя старшего лейтенанта Пронцинского), который, ведь, уже представлялся французам и англичанам во время своих двух походов над Калэ и Дувром. Теперь очередь за нами.

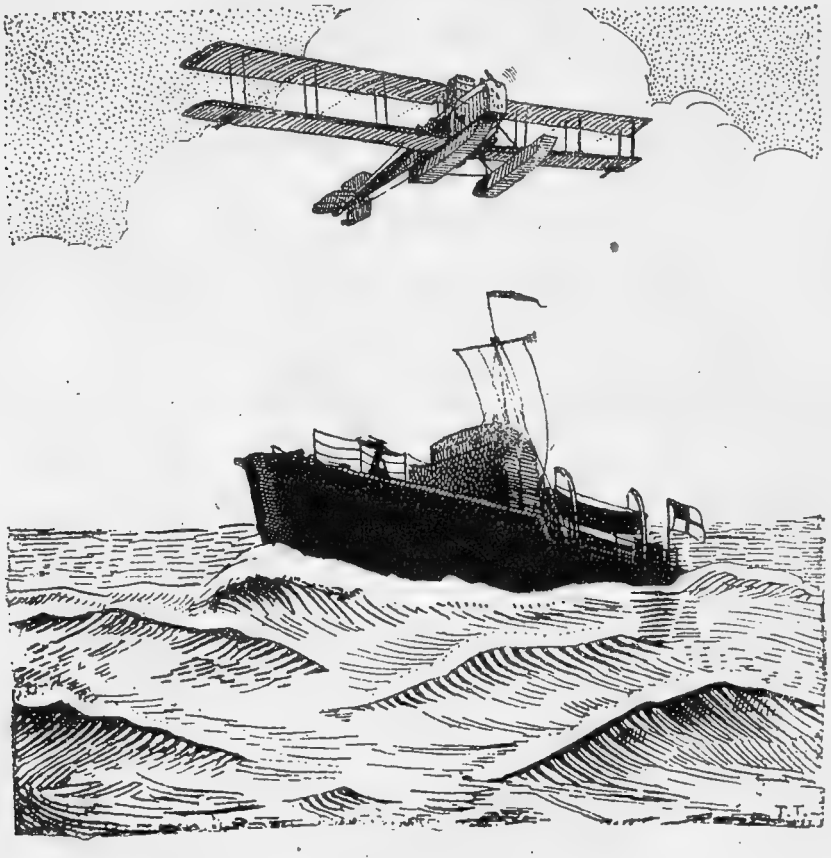
Я взял под козырек и затем радостно поспешил на вокзал, в свой ангар, чтобы там вместе с обоими механиками сделать последние приготовления нашего самолета к первому походу завтра в расположение противника.

Три недели тому назад, в сырое, холодное декабрьское утро, мы, т.-е. первая немецкая гидроавиационная станция на фронте, прибыли в особом поезде на дамбу в Зеебрюгге, которая еще хранила на себе следы непродолжительного обстрела английскими военными кораблями. Эти недели были нами использованы, чтобы кое-как устроиться, разобраться, собрать два наших самолета и испробовать их в лету. Один офицер-летчик и еще прапорщик находились обычно у телефона, чтобы отвечать на многочисленные, иногда очень своеобразные, запросы со стороны разных морских учреждений, пребывающих на земле. Мы были первыми морскими воздушными силами во Фландрии. Наша дамба считалась у нас не материком, а островом, так как соединялась с сушей мостом, а на материке существовали в то время весьма странные взгляды о возможностях применения гидроавиации.

24-го декабря, сейчас же после 10 часов утра, когда над морем немного прояснилось, гидросамолет № 204 был спущен на воду. Наше задание—произвести разведку канала Ла-Манш и сбросить бомбы на военные расположения противника в Калэ. Наш тяжело нагруженный самолет, вооруженный двумя бомбами по 5 килограмм и одним карабином, оторвался от воды только после продолжительного разбега. После короткого совещания берем курс на запад и всту-

паем в сплошную серую полосу облаков, нависших над землей на высоте 300 метров. Спустя 10 минут становится светлее, и самолет выходит из темной сырой мути. Мы направляем свой путь по компасу под чистым небом в лучах солнца, не видя земли.

Прошло полтора часа. Наконец, в полосе облаков начинают попадаться окна, сквозь которые внизу все видно. Мы находимся над морем и поворачиваем к югу. Скоро можно



В море.

различить очертания берега. Я сравниваю карту и линию побережья и передаю пилоту записку: „Дюнкирхен в стороне".

Немного позднее впереди с левого борта мы видим Калэ. Сомкнутая полоса облаков тянется над каналом дальше к западу. На высоте 1.250 метров мы направляемся к расположениям верфей Калэ. Глядя в прицельную трубу, я делаю знак пилоту. Угол прицеливания определен. Нажимаю рычаг бомбодержателя, и первая бомба, нацеленная по арсеналу верфи, отделяется от самолета, который, скрываясь снова в облаках, круто поворачивается Арнольдом к морю.

Ничего не видно. Я пристально всматриваюсь назад, чтобы что-нибудь рассмотреть сквозь облака о действии сброшенной бомбы и сделать дальнейшие наблюдения над кораблями и самолетами противника, а возможно и обстрелять их. Но больше не видно ничего: под нами снова облака. Вдруг Арнольд указывает направо вперед. Я следую взглядом по направлению его руки. С севера над краем белого облачного моря светлой полосой выплывают очертания английского берега—впереди справа ясно можно различить гавань в Дувре. Арнольд показывает на английский военный порт и вопросительно смотрит на меня. Я понимаю его, проверяю количество бензина и масла и определяю по карте расстояние Дувр—Зеебрюгге. Нашего бензина хватит, хотя и в обрез. Я киваю Арнольду, который сохраняет тот же курс.

Спустя несколько минут впереди показался Дувр. Мы находимся на высоте 1.400 метров, и холод дает себя неприятно чувствовать, несмотря на яркое солнце. Перед нами несколько военных и торговых кораблей, стоящих на якоре, и две подводные лодки у своей пристани. Мы направляемся к газовому заводу, выпускаем вторую бомбу и сворачиваем на восток. Никто нас не беспокоит. Страна, господствующая в море, еще не приготовилась к нападениям с воздуха.

Вскоре Великобритания исчезла позади нас, и мы, довольные удачей, летим над облаками к родной гавани. Сильный восточный ветер на высоте 1.400 метров заставляет нас пробраться сквозь облака вниз. На высоте 100 метров, при ослабевшем встречном ветре, мы, дойдя до середины канала, направляемся в темно-серое Северное море. Из тумана за несколько сот метров показывается плавучий маяк. Мы пролетаем над ним и несколько ружейных выстрелов, посланных нам вслед, показывают, что там распознали кресты нашего самолета.

Идущую навстречу нам флотилию миноносцев мы избегаем тем, что поднимаемся в облака.

Вдруг в моторе послышался перебой, потом еще несколько. Арнольд покачивает головой и дает знать, что он должен спуститься. Он убавляет газ в моторе.

С быстротой молнии проносятся у меня в голове мысли о возможностях, которые нам предстоят: или вынужденная посадка, неприятельский плен и рождественский сочельник, проведенный нами, может быть ранеными, в какой-нибудь английской или французской крепости, или же, если неисправность мотора устранить не удастся, мы будем носиться по Северному морю, имея в перспективе умереть от голода и от жажды, или в несколько минут быть потопленными артиллерийским огнем с неприятельских истребителей—может быть также...

Но тут мы выскальзываем из облаков. На западе уходят миноносцы противника. Незамеченный ими, Арнольд садится на воду, — осторожно и уверенно, как всегда. Быстро удалось отыскать неисправность в бензинопроводе, вследствие его засорения. Перед нами на горизонте появляются дымки, верхушки мачт, трубы. Одна флотилия идет по направлению к нам; сверкают орудия. Запыхавшись, я работаю внизу на своем сиденье. Неисправность устранена, мотор заработал, самолет отрывается от воды, поднимается и под огнем истребителей поворачивает на юг. Песчаные мели у берегов Франции мешают нашему противнику преследовать нас дальше.

Через час мы со стучащим мотором и кипящей водой в радиаторе достигли Остенде. Спускаемся на воду и бросаем якорь, наполняем радиатор морской водой и даем сигнал, который принимается сигнальным постом и передается им в Зеебрюгге.

Спустя полчаса мы в Зеебрюгге.

Это один из самых прекрасных дней моей жизни.

* * *

Число полетов, совершенных за эту войну над морем, огромно. Много товарищей одерживали в воздухе блестящие победы, многие находились в большой опасности не только от неприятеля, но и от морской стихии, многие умирали героями в воздухе.

Наиболее известен, пожалуй, гидросамолет „Волчонок“ с летчиком Фабек и наблюдателем лейтенантом Штейн; он совершил 56 полетов в Индийском и Атлантическом океанах, привел к крейсеру „Волк“ 3900-тонный пароход „Вайруна“ и четырех-мачтовую шкуну „Винслоу“. Следует упомянуть также Плюшова, летчика в Кио-Чау, и многочисленных летчиков в северной Курляндии, которые сражались против русских в Аренсбурге и особенно отличились на о. Эзель.

Из многих происшествий я привожу вкратце только три, взятые мною совершенно произвольно, но являющиеся особенно характерными для морской авиации.

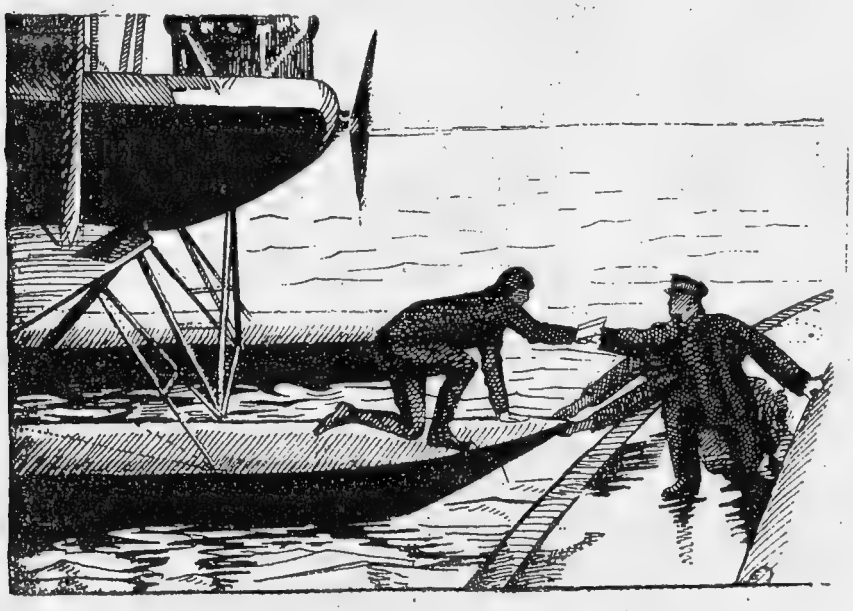
I.

Фландрия. Старший лейтенант флота Христиансен ведет в море на разведку 5 монопланов. Примерно через два часа показывается вдруг английская подводная лодка. Летчики сразу атакуют ее, так что часть экипажа, находившаяся наверху, не имела времени спуститься внутрь лодки невредимой и в полном составе. Единственное спасение — быстро погрузиться в воду. Но возможно ли это теперь вообще? Нос лодки уже погружается в воду. Второй атакой

самолеты налетают на корму лодки и осыпают ее сильнейшим пулеметным огнем. Из пробитого стального корпуса лодки вытекает в большом количестве масло, и ей приходится отказаться от попытки уйти под воду. Бессильно мечется лодка туда и сюда, но 5.000 пулеметных выстрелов, сделанных с самого близкого расстояния, превращают ее в решето. Бой продолжается 35 минут. Появляется вторая подводная лодка, которая также подвергается нападению, но с трудом спасается, погружаясь в воду. Подходят три английских миноносца-истребителя, и вечером похоронная процессия увозит подводную лодку, приведенную в состояние полной негодности.

II.

Торговая война у устья Темзы. 9-го ноября 1917 г. наступает, наконец, погода, так давно и страстно ожидавшаяся летчиками аэроминоносцев. Ветер северо-западный; сила ветра—2 балла; волна 1—2, низкая облачность и плохая



Летчик получает в море донесение от подводной лодки.

видимость. Ангары оживляются. Делаются последние приготовления, еще раз проверяются самодвижущиеся мины.—Самодвижущиеся мины?—Да, настоящие мины-торпедо, которые обычно выпускаются нашими черными товарищами на воде, висят под корпусами самолетов.

В 2 часа пополудни три воздушных миноносца и сопровождающие их для обороны охранные самолеты отделяются от воды и скоро все скрываются из вида. Они держатся вплотную под облаками, чтобы не быть замеченными неприятельскими судами. Перед устьем Темзы погода проясняется; берется курс на Доун, над которым далеко стелется полоса тумана. Около 4 ч. пополудни они минуют пловучий маяк.

Спустя несколько минут показывается торговое судно—второе, третье; целый караван выплывает из тумана. Многочисленные рыболовные суда и одна миноноска охраняют караван и боязливо высматривают подводные лодки. Противник, очевидно, не предчувствовал опасности, которая грозила ему с воздуха.

Самолеты подошли к последнему пароходу на расстояние выстрела. Как жадные чайки, которые хватают плывущий кусок хлеба, воздушные миноносцы скользят низко над водой. С короткими промежутками выпускаются три мины. Самолеты круто поворачивают, летчики напряженно смотрят за следом выпущенных мин. Оглушительный удар. Столб воды высотою с дом, и спустя три минуты—один пароход исчез. Противник, наконец, понял в чем дело. Миноноска, рыболовные и торговые суда—все безуспешно посылают в туманные облака свои гранаты и шрапнели.

Но еще до наступления темноты все наши самолеты возвращаются в свой порт, и счастливый командир отряда доносит: „Попаданием самодвижущейся мины в составе каравана судов потоплен один пароход в 2.000 тонн".

III.

Радио-сообщение: „Четыре английских линейных корабля, восемь истребителей, у каждого на буксире по одной аэролодке, и шесть моторных катеров у Тершеллинга; курс на восток, полный ход".

Сторожевой отряд Фрейденберга в Боркуме тотчас же поднимается и замечает у Тершеллинга уже только шесть неприятельских моторных катеров, идущих на восток. В атаку. Под сильным оборонительным огнем неприятельских пулеметов сбрасываются три бомбы. Моторные катера удирают, преследуемые пулеметным огнем самолетов с самого близкого расстояния. Через несколько минут два катера, на которых от выстрелов возникли пожары, ищут убежища у голландского берега, где они продолжают гореть. В это время подходит гидро-авиотряд Гаммера из Нордернея и присоединяется к нападению. Блестящей атакой поджигается третий катер. К сожалению, один из атакующих самолетов сам тоже загорается и гибнет. Половина неприятельских судов уничтожена; еще

непродолжительный бой, и три остальных катера с длинными хвостами дыма растерянно носятся по воде. Два из них уже покинуты своими экипажами, третий подобрал спасшихся людей и выбросил белый флаг в знак того, что он сдается.

* * *

Один из многих.

Как единственный кадет морского корпуса, Рольсгофен был назначен, по собственному настоянию, сейчас же по об'явлении войны, в морской авиотряд в Гольтенау, а в январе 1915 г. был переведен гардемарином в Зеебрюгге. Он не отказывался ни от какой работы, ни одно задание не казалось ему слишком трудным, никакая погода—слишком плохой. Бодрый и веселый влезал он обычно в свой самолет; радостно и успешно всегда возвращался он обратно. Производство его в чин лейтенанта флота раньше всех товарищей по выпуску хорошо характеризует его блестящую работу.

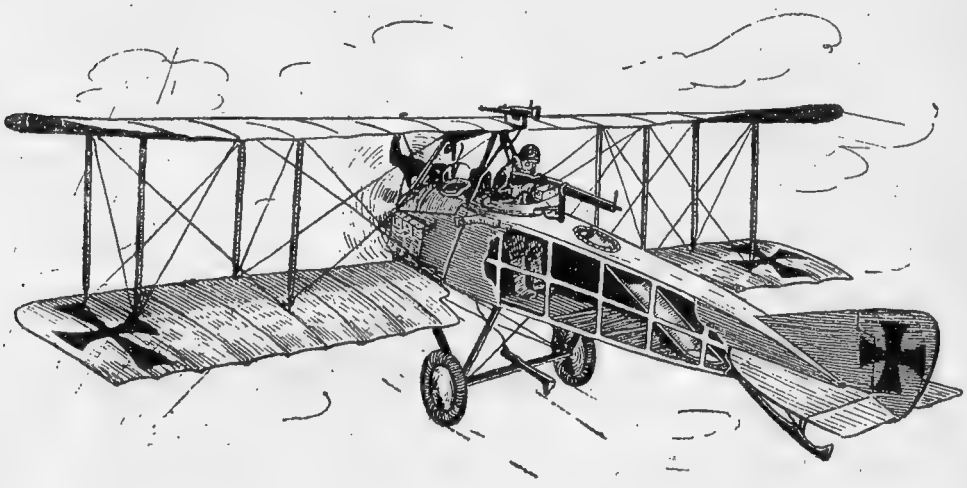
Но его тянуло дальше.

Разведка над морем и полеты с целью бомбардировки его больше не удовлетворяли: он страстно жаждал боя высоко в воздухе, где лётное искусство давало больший успех. Его желание исполнилось. Молодым лейтенантом он сделался в 1916 г. командующим морским авиотрядом на берегу Фландрии. Выдающееся командование этим отрядом, его успехи, наилучшая дисциплина и настроение среди подчиненных убедительно доказывали, что он был на своем месте. Воздушная катастрофа по неизвестной причине и быстрая смерть 6-го мая 1918 г. вырвали его из нашей прекрасной авиации. Мы оставили его во Фландрии, — нашего бодрого, веселого Рольсгофена, который никогда не будет забыт теми, кто его знал.

Четыре победы в воздухе. Наступление 15 июля 1918 г. в Реймском секторе по направлению на Эпернай не оправдало надежд. Атака 22-й пехотной дивизии и 12-й баварской пехотной дивизии, к которой был прикомандирован наш баварский авиоотряд А. 295 (капитан Гефер), была приостановлена по фронту Кирхенвальд—Бельваль—Кенигсвальд—Дорманс. На рассвете 15 июля, отправившись в разведку в качестве пехотного летчика, я безошибочно установил, что наша артиллерия обстреливает позиции, противником уже покинутые, что и сообщил в штаб дивизии. Наша пехота без всякого труда овладела этими позициями, оборонявшимися лишь слабыми сторожевыми частями; однако, на новой французской оборонительной позиции было встречено отчаянное сопротивление, и пехота сильно пострадала там от артиллерийского огня. Как специалист по воздушному корректированию стрельбы артиллерии, я получил утром 17 июля зада-

ние руководить огнем нашей батареи для подавления двух неприятельских батарей, которые причинили своим огнем нашей бедной пехоте особенно много вреда.

Мы, т.-е. я и мой „Эмиль“,—пилот вице-фельдфебель Ганс Бауер,—мы взлетели в 10 часов утра. По всему фронту шла самая сильная артиллерийская стрельба, слева горел Реймс, перед нами, как на ладони,—река Марна и город Эперне. Для точного наблюдения за целью я должен был находиться обязательно над неприятельскими батареями, расположенными, примерно, в 4 клм. за фронтом. На высоте 3.000 метров мы перешли фронт, конечно сразу замеченные зенитными орудиями противника. Но еще неприятнее стало, когда мы с Бауером почти одновременно заметили неприятельский истроотряд на том самом месте, к которому мы шли.

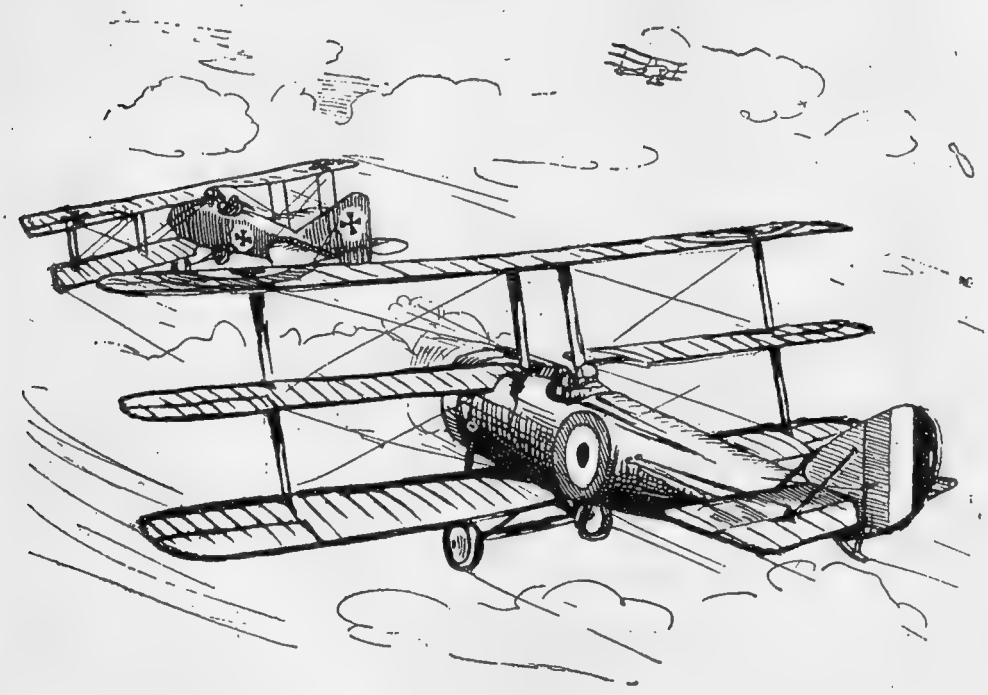


Германский самолет с обороной под хвостом.

Подойдя, мы увидели, что отряд состоял из 10-ти одноместных истребителей „Спад“. И несмотря на то, что мы шли непосредственно под самыми облаками, они сразу нас заметили и взяли курс на нас. Тогда для начала мы скрылись в самих облаках. Однако, это не решало дела: нам нужно было быть над целью и выполнить наше задание. Чувство страха („внутренняя нечисть“), которое робко заговорило при первой оценке соотношения сил, т.-е. 10:1, было немедленно подавлено, и я принял решение атаковать.

Едва выйдя из тумана и облаков, я увидел прямо перед нами нашу цель — батарею, а на расстоянии не свыше ста метров непосредственно под нами, в красивом строевом порядке,—10 Спадов, которые на этот раз как будто нас не заметили. Все остальное разыгралось в несколько секунд.

Имея солнце за спиной, мы стремглав вонзаемся в самую „гущу“ противника. Я делаю из пулемета 10 выстрелов, и первый француз лишается своих крыльев; несущие поверхности и другие обломки носятся среди авиоотряда. Пока „господа“ пришли в себя от вполне понятного замешательства, я воспламеняю противника № 2. Мой молодой „Эмиль“, старый вояка, лавирует в этой перепалке совершенно хладнокровно и настолько ловко, что французикам почти вовсе не удается взять на нас прицел. Один одноместный Спад делает великолепнейшую мертвую петлю так близко от нас, что я хорошо вижу, как сидит пилот. Еще немного, и он



Английский истребитель Conbur гонится за немцем.

задел бы нас! Однако, это был его последний фокус, так как на вираже, при одном перевороте через крыло, мне посчастливилось хорошо взять его на прицел и пустить в него очередь с зажигательными пулями так удачно, что он полетел вертикально вниз—номером третьим.

Однако, и нам тоже стало попадать. Со всех сторон нас осыпали пулями, от крыльев летели клочья, из корпуса между Бауером и мною с треском оторвался кусок дерева. С одним из Спадов мы особенно долго вели бой на виражах, в то время, как остальные Спады, которых нельзя было ни на секунду выпускать из глаз, гнались за нами, окружив наш самолет со всех сторон. Повидимому, на этот раз мы имели дело с командиром отряда, так как на крыльях его самолета имелись два вымпела.

В том момент, когда мы далеко не в первый раз пролетали друг мимо друга с быстротою нескольких сот километров, мне удалось взять его на мушку. Бауер своим маневрированием создал мне прекрасную позицию для стрельбы. Должно быть пилот был тяжело ранен: я видел, как самолет одно мгновение оставался в воздухе неподвижным, затем начал раскачиваться, и внезапно почти вертикально ринулся вниз, как камень, упав на землю непосредственно за французскими окопами. После этого остальные противники прекратили воздушный бой и удрали во-свояси.

И только тогда мы получили возможность передохнуть. „Эмиль“ заорал от восторга, а я от избытка чувств стал его обнимать.

Однако, появились и новые заботы. Плохо обстояло дело с нашим подбитым самолетом. Удастся ли нам вообще добраться до дому, не рассыпавшись в воздухе на части? Окажись несколько попаданий в прогоны крыльев или несколько перебитых стоек—и этого было бы вполне достаточно: крылья не выдержали бы давления воздуха. Но кто имел право думать теперь о возвращении домой? Даже и легкое ранение моей руки, чего я раньше совсем не заметил, не должно было нам препятствовать выполнить задание. Не взирая и на возможность „разборки“ самолета, стрельбу артиллерии мы безусловно должны были довести до конца,—независимо от всего.

Радио-установка на самолете оказалась, к сожалению, поврежденной огнем. Поэтому мы провели всю стрельбу, закончившуюся хорошими результатами, по старому способу, сбрасывая донесения в вымпельных пакетах. Напоследок мы еще здорово „почистили“ своим пулеметным огнем с небольшой высоты расположение неприятельских батарей, только что приведенных к молчанию.

В награду Бауер получил медаль за храбрость, а я рыцарский крест баварского военного ордена Макс-Иосифа,—наивысшие отличия, которые вообще могли быть нам даны.

* * *

Мы оказали нашему отечеству еще не мало услуг. С июля по ноябрь 1918 года нами было сбито в качестве пехотных летчиков девять официально зарегистрированных самолетов и произведено 183 полета при стрельбе артиллерии с воздушным наблюдением, иногда при тяжелых услових, аналогичных делу 17 июля.

Многое можно бы рассказать из области этих воспоминаний. Как ясно все хранится в памяти: наши ночные бомбардировочные походы, пулеметные нападения на сомкнутые

пехотные колонны, разрушение моста через Марну, уничтожение склада снарядов недалеко от Ла-Невилль, сбитие огнем большого французского бомбардировочного самолета, непосредственно перед его нападением на наш вокзал С.-Эрн, и еще многое другое.

5 октября 1918 года мы помогли раненому в воздушном бою поручику Коллер, сбив его противника.

20 июля мы сбросили с своего самолета патроны и продовольствие пулеметной роте 12-й баварской пехотной дивизии, которая была окружена противником, и удачно обстреляли последнего пулеметным огнем с воздуха, оказав содействие нашей пулеметной роте прорваться. Тогда я больше радовался приходу вице-фельдфебеля, который выразил мне благодарность от имени освобожденной роты, чем высказанной в приказе по корпусу официальной благодарности.

Вспоминаю о победе над американским Ньюпором, который загорелся, подстреленный мною на высоте 5.000 метров, при чем я сделал с него несколько снимков, пока, об'ятый пламенем, он падал вниз. Вспоминаю знаменательный день 29 октября, когда во время воздушного боя с тремя бипланами Спад у меня были прострелены очки и барабан пулемета, и мы повисли в воздухе безоружными. Пережить что-либо подобное я не пожелаю и моим злейшим врагам, конечно за исключением французов. Нам пришлось однажды—а вместе с нами и одному из противников—совершить вынужденную посадку в пределах расположения нашей артиллерии, с несколькими десятками попаданий в самолет.

С трепетом вспоминаю еще об одной вынужденной посадке бронированного самолета „A. E. G.“, у которого во время Энского наступления неприятельским попаданием был поврежден мотор. Мой „Эмиль“ Бауер блестяще сделал тогда посадку в самый центр английского фронта. Сердечное спасибо говорю еще раз моим бравым освободителям 122-го Вюртембергского полка.

Навсегда также останется у меня в памяти победа 20-го августа у Понтавер над одним самолетом типа Бреге: в кармане французского офицера оказался уже подписанный отпускной билет, а в его теле нашли около 60 моих пуль.

Можно бы рассказать еще много таких серьезных эпизодов, равно как также и веселых. Например, наш уважаемый командир, удостоивший нас в своем приказе самой высокой благодарности, вряд ли имел понятие о нашем душевном настроении, когда в конце июля 1918 года, в совершенно темную ночь, в глубоком тылу французов, мы свирепствовали у самого Эперней, вдребезги пьяные, поражая пулеметами и бомбами неприятельские колонны. Трезвыми, я думаю, мы

никогда не рискнули бы на такую штучку. Я и сегодня еще не могу понять, каким образом нам удалось тогда ночью добраться до дому.

Но об этой части веселых лётных воспоминаний лучше умолчать, чтобы не испортить хорошее общее впечатление...

Английские герои в тылу.

Много весьма отважных полетов было совершено в Англии вдали от боевых позиций и грохота орудий. Полная история всей лётной работы авио-строительства во время войны, вероятно, не будет рассказана никогда. Каждый полет записывался, конечно, в аэродромном журнале, где обязательно отмечаются такие подробности, как расход бензина, продолжительность полета, работа каждого мотора и разные другие обстоятельства. Но сводки всех этих данных, иллюстрирующей историю развития дела с точки зрения летчика, еще нет. И только иногда, несмотря на покров официальной тайны или на пренебрежение вследствие остроты событий на театрах войны, слухи о деятельности такого рода доходят до широкой публики, когда несколько драматический или трагический случай отметит, как верстовым столбом, сеющий смерть путь прогресса.

Каждый новый самолет должен быть облетан. Каждый новый тип самолета должен быть обстоятельно испытан в воздухе. Широкая публика имеет очень слабое представление о количестве новых типов, непригодность которых для службы была доказана повторными испытаниями в воздухе, которые производились опытными пилотами, чьи имена, однако, совершенно неизвестны вне узкого круга людей, с ними непосредственно работающих. Некоторые летчики только этим и занимались. Конечно, эта работа весьма интересна для энтузиаста, но она далеко не безопасна.

Простое облетывание машин испытанных и установленных типов—и то представляет опасность. Так, лейтенант Флеминг один из наиболее известных пилотов и инструкторов в 1911—1912 г.г., разбился на смерть именно при таком полете. Другой летчик, хорошо известный публике, собиравшейся до войны на аэродроме в Гендон на авиационных состязаниях, убился в первые дни войны во время опытного полета ночью; в числе многих он вписал свое имя в список жертв, погибших при испытании методов борьбы истребительных самолетов с германскими цеппелинами.

Невозможно дать полный список подобных жертв. Можно упомянуть лишь немногих из них, чьи имена вспоминаются в этом отношении прежде всего.

Одним из наиболее замечательных происшествий был последний полет летом 1916 года командира дивизиона Есборна

и командира эскадрильи Ирлэнда,—оба весьма опытные летчики; первый—научный исследователь, а второй—исключительно опытный и смелый пилот. Прежде, чем выпускать что-либо из общего пользования, они испытывали это сами. Последняя идея заключалась в совершенно новом использовании авиации. Нельзя описать, сколько внимания потребовали в этом случае предварительные расчеты; но никогда нет полной уверенности, что предусмотрены все шансы на удачный исход. В данном случае все, что только могло быть испытано на земле, было тщательно испытано. С производством опыта не торопились зря, а каждая мелочь и возможность были многократно обсуждены и взвешены. Когда решено было, наконец, произвести практическое испытание, то казалось, что всякая опасность была предусмотрена и предотвращена.

Целью опыта было обеспечить самолету быстрое достижение большой высоты, чтобы, например, при получении известия о приближении воздушного противника охранные самолеты были бы готовы немедленно встретить его сразу на той же высоте. Средством для этого был избран аэростат с под'емной силой достаточной, чтобы поднять вверх самолет с пилотом и артиллеристом; с достижением необходимой высоты самолет должен был отделяться от аэростата, а освобожденный аэростат предоставлялся во власть стихии. Самолет подвешивался к аэростату в двух точках, а для раз'единения их было сконструировано особое быстро освобождающее приспособление. Во время опыта Ирлэнд был пилотом, а Есборн—пассажиром.

Когда нужная высота в несколько тысяч метров была достигнута, настал момент произвести отделение самолета от аэростата. Но, очевидно, освобождающее приспособление оказалось не в порядке. Можно думать, что несколько моментов летчики разговаривали между собой знаками, а потом Ирлэнд покинул пилотское место и взобрался наверх, на крылья, чтобы сделать необходимые исправления. Что тогда произошло, точно не будет никогда известно, но на основании показаний, собранных впоследствии, предполагают, что во время этой подготовительной работы Ирлэнд был сброшен с самолета, который затем стал падать. При этом Эсборн занял пилотское место и пытался управлять самолетом, но явно без успеха. Самолет с его мертвым телом нашли в значительном расстоянии от того места, где был найден труп упавшего раньше Ирлэнда.

В 1918 году самолеты поднимались иногда нашими большими дирижаблями жесткого типа и потом освобождались, но успех был достигнут тоже не без несчастных случаев во время опытов.

Другой задачей при производстве испытаний в воздухе было желание обеспечить наших летчиков средствами спасения с поврежденных самолетов или аэростатов. Не трудно спрыгнуть на парашюте с аэростата змейкового или свободного, хотя и в этих случаях первый опыт является отличным испытанием для воли и для нервов. В этих опытах мало опасности; некоторые парашютисты произвели более 300 спусков без большего ущерба, чем случайный ушиб или легкий удар. Если парашют был заботливо испытан в смысле прочности материи и привязных тросов, то опасность может встретиться только на том месте, на которое парашют опустится. Например, посадка парашютиста на дерево, на разрушенную постройку с выбитыми стеклами и т. п. может причинить ушибы или порезы. Также необходимо, чтобы спускающийся на парашюте умел плавать,—на тот случай, если парашют, беспомощно сносимый ветром, спустится на воду. Во всяком случае желательно, чтобы парашютист имел возможность при необходимости быстро отделить себя от парашюта, так как при горизонтальной скорости ветра более $2^1/_2$—3 метров в секунду его будет иначе волочить по земле.

При испытании новых типов парашютов выяснились их недостатки, а война дала толчок для сооружения различных парашютов, быстро раскрывающихся и укладывающихся в меньший об'ем, чем применявшиеся до этого прежде. Все такие парашюты испытывались многократно. И во время войны на парашютах были произведены сотни благополучных спусков с привязных аэростатов, воспламененных неприятелем, и только в нескольких случаях такие спуски окончились гибельно. Однако, всегда следует помнить, что прыжок на парашюте производится для того, чтобы избегнуть либо верной смерти, либо возможного захвата в плен, например, в случае обрыва привязного троса змейкового аэростата, когда его ветром гонит в сторону неприятеля.

В подтверждение необходимости и пользы иметь парашюты на всяком воздушном судне можно привести бесчисленные случаи. Возьмем для примера дирижабль Цеппелина, погибший от шторма с ливнем против Гельголанда перед мировой войной. В этом случае непредвиденная нагрузка от дождевой воды, вместе с потерей грузопод'емности от охлаждения газа, принудила воздушный корабль сильно снизиться. Весь балласт, который имелся на борту, не мог спасти дирижабль. Но можно сказать почти с уверенностью, что если бы, в дополнение к балласту, десять или двенадцать человек из экипажа могли спуститься на парашютах, то воздушный корабль, облегченный на пол или три четверти тонны, был бы значительно задержан в своем падении. А выбросившиеся в

море люди были бы, вероятно, спасены находившимися там военными судами [1]).

Применение парашютов для спуска с самолета не так верно, потому что во многих случаях бывает невозможно сохранить в целости аппарат при тех обстоятельствах, которые принуждают летчика покинуть самолет. Большое значение этого опыта, тем не менее, было очевидно, и еще перед войной мы видели удачное применение парашюта на самолете [2]).

Одним из первых летчиков, производивших такие опыты, был майор Гудден, пилот довоенного времени, который был привлечен к испытательной работе в войну на казенном аэростроительном заводе. Майор Гудден лишился жизни во время другого опыта 28 января 1917 года.

13 января 1917 года капитан Коллетт спустился на парашюте с самолета, имевшего скорость 110 клм. в час и шедшего на высоте всего в 180 метров.

Замечательный опыт был произведен полковником Майтленд, хорошо известным воздухоплавателем, который был между прочим одним из участников рекордного по дистанции (для Англии) полета на воздушном шаре из Лондона в Россию, в ноябре 1908 года. Полковник Майтлэнд совершил много спусков на парашютах и приобрел уже значительную опытность, когда однажды он неожиданно сознался:—„И все-таки я не могу делать это без того, чтобы мои колени не тряслись, пока я приготовляюсь к выпрыгиванию".—Тем не менее он решил испробовать спуск с большой высоты на военном парашюте малого размера, который падал вниз с значительной скоростью.

С двумя опытными воздухоплавателями он поднялся на свободном аэростате на высоту в 3.240 метров.

Представим себе всю картину.

Аэростат одиноко плывет в необ'ятном небе. Все приготовления закончены. Один из воздухоплавателей держит клапанную веревку, приготовляясь открыть клапан, чтобы выпустить часть газа, и задержать этим быстрый скачек шара вверх, с облегчением нагрузки на вес одного человека. Парашютист влезает на борт корзины и садится на него, ногами наружу. Мало слов было сказано; одна или две шутки.—„Вы готовы?". „Да!". Он легко спрыгивает, а его два товарища, задыхаясь от волнения, пристально смотрят со страхом вниз, ожидая увидеть развернувшийся парашют... Но при этом совершенно

---

[1]) Здесь идет речь о гибели в море первого морского дирижабля Цеппелина ЕІ (№ 14) 9 сентября 1913 года. Из состава экипажа погибло 15 человек. *Ред.*

[2]) Известный французский летчик Пегу произвел удачный спуск на парашюте с моноплана Блерио впервые 19 августа 1913 года.

забывается их собственное дело: они упустили потянуть клапанную веревку.—„Прекрасно“,—восклицают оба, увидев, наконец, белый зонтик, развернувшийся на темном фоне земли. Они продолжали следить за парашютистом, пока он не скрылся из виду. Но с того момента, как полковник Майтлэнд покинул аэростат, последний поднялся в 14 минут до 4.000 метров—под'ем, впрочем, довольно обыкновенный.

Полковник Майтлэнд опускался со скоростью в 3,6 метра в секунду, что является довольно большой скоростью при той большой высоте, с которой он выпрыгнул, так как быстрый переход от низкого давления наверху к высокому внизу, довольно чувствителен. Действительно, во время падения и после спуска на землю он чувствовал некоторое стеснение в груди. Тем не менее опыт имел полный успех. Скорость падения, конечно, могла быть уменьшена применением парашюта несколько большего диаметра, чем в $7^1/_2$ метров. Напомним, кстати, что в одном случае спуск на парашюте с высоты в 3.000 метров длился 35 минут. Воздухоплавательница Пуатвэн совершила однажды с высоты в 1.650 метров спуск на парашюте, длившийся 43 минуты [1]).

Парашют с диаметром около $10^1/_2$ метр., считая по дуге самой зонтичной поверхности, и с диаметром в 8,4 метра, считая по хорде той же дуги, настолько хорошо поддерживает человека, что с его помощью можно спускаться с большой высоты и с такой скоростью, которая не причинит при посадке никакого ущерба.

До войны полковник Майтлэнд совершил спуск на парашюте с высоты в несколько тысяч метров с военного дирижабля, управляемого майором Ватерлау. Это был первый опыт такого рода.

11 ноября 1917 года, испытывая быстро раскрывающийся парашют, два английских офицера благополучно спрыгнули с башни на воду, при высоте всего в 46 метров (153 фута). Подобный же опыт был произведен еще раньше, в августе 1916 года: на парашюте быстро раскрывающегося типа был сделан спуск с дирижабля, шедшего полным ходом на высоте только в 240 метров; спуск окончился тоже вполне благополучно... Вот еще героические случаи...

Хорошо известный французский авио-конструктор Гастон Кодрон разбился на смерть при опытном полете на новом военном самолете. Капитан Гордон-Билль, один из наиболее

---

[1]) Средняя скорость такого спуска составляет всего 0,64 метра в секунду, что более, чем вдвое меньше скорости передвижения человека шагом ($1^1/_2$—$1^1/_2$ метра в секунду). Время спуска Майтлэнда с 3.240 метров составляет 15 минут (3.240 : 3,6 сек.). Понятно, чем больше площадь парашютной поверхности, тем меньше скорость падения и тем слабее толчок при посадке на землю. *Ред.*

старых и известных английских летчиков, разбился во Франции летом 1918 года, испытывая новый самолет. В списке наград, опубликованном в Англии 8 января 1918 года, за службу в связи с войной, с проявлением большой храбрости или самопожертвования, имелась фамилия одного лица с такой реляцией: „за самоотверженность при испытании воздушных машин, с преодолением многих затруднений и препятствий".

Два хорошо известных пилота испытывали некий самолет, которому они весьма мало доверяли. Оба производили эти испытания поочереди, а потом сделали указания на некоторые недочеты в расчете конструкции, которые потом были исправлены.

Лейтенант Рошер добивался облетать заново отремонтированный самолет. Машина в воздухе сломалась, и он убился на смерть...

Готовность всегда преодолевать опасности, вместо спокойного подчинения им, являются отличительной чертой службы в воздухе.

Последний поход заслуженного самолета.

За час до восхода солнца.

— Бомбы подвешены?

Мой пилот Энгман высовывает на секунду свою голову из корпуса самолета.

— Еще две минуты, господин лейтенант!

— Гм, хорошо!—Вот что, Таке, подите-ка сюда; мы должны еще раз приглядеться к маршруту.

Через откинутую дверцу мы влезаем в освещенную мастерскую и изучаем на верстаке карту.

— Итак,—как сказано: мы имеем задание произвести разведку только до Аврелля. Но при хорошем сегодняшнем ветре мы можем пройти еще дальше. Я предупрежу вас тогда относительно направления. Мы пройдем здесь до Сарлота и двинемся просто вдоль дороги до Этре-Элана. Там бомбы на вокзал, и поворот на восток до Сольса. Есть еще вопросы?

— Нет, господин лейтенант!

— Ну, так вперед!

Мы влезаем в самолет. Энгман еще раз прогоняет мотор— все в порядке.

В то время, как обслуживающая команда зажигает костер, который должен в дальнейшем облегчить нам ориентировку, мы с рёвом вылетаем. Я указываю Энгману прямо на фронт. Вспышка электрического карманного фонаря на альтиметр: 200 метров. Тогда я опять поворачиваюсь к аэродрому, чтобы установить направление на север,—да, но что же это такое.

Я вижу, как люди внизу костер разбрасывают. Все меньше делается пламя и, несколькими секундами позже, последние вспыхивающие искорки втоптываются в землю.

Что должно это значить? Я ведь приказал, чтобы полчаса... и вдруг я вижу сияющее зарево на зеркальной поверхности правого крыла самолета—огонь зенитной артиллерии. И, действительно, когда я перегибаюсь через борт, то вижу кругом под нами вспышки орудий, а над нами огненные шары лопающихся гранат и шрапнелей. Теперь я понимаю: над аэродромом французская эскадрилья, а мы—несчастные вороны—попали в середину этого чортова котла.

Что делать? Выпустить сигнальную ракету, чтобы нас не обстреливали?—Нет! Ибо тогда и французские самолеты могут беспрепятственно продолжать свой путь. Кроме того, разрывы снарядов много выше, чем мы, а чтобы нас могли поймать прямым попаданием, на это очень мало шансов. Хотя, конечно, если уж не повезет, то можно сломать мизинец и в собственном носу...

Итак, спокойно попытаем наше счастье.

Я внимательно смотрю, чтобы различить кого-нибудь из французов, но напрасно. Слишком темно. Если бы мы находились теперь достаточно высоко, можно было бы вломиться в эту стаю.

Тогда мне приходит в голову тонкая мысль. Я живо нагибаюсь к Энгману.

— Закрыть газ!

Энгман медленно отводит газовую рукоятку назад.

— Над нами французская эскадрилья!

Энгман кивает головой.

— Летим к фронту, выполним наше задание, сбросим бомбы, а потом подстережем эскадрилью у фронта!

Энгман понял и довольный покачивается на своем бензиновом баке.

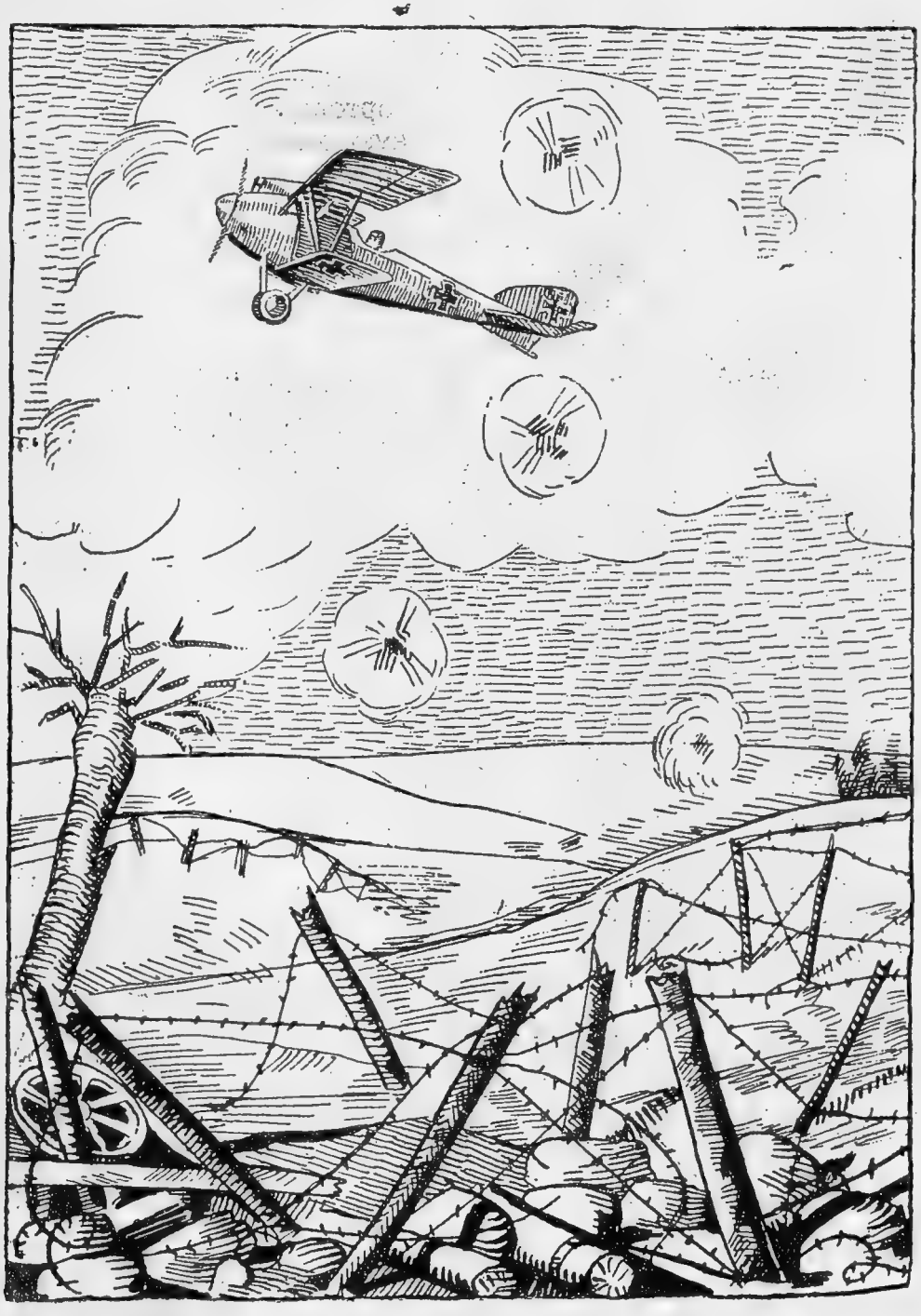
Полный газ.

И в то время, как мы пробираемся прямо на юг, в нас обоих горит большая радость, в ожидании предстоящей схватки.

Наконец мы крадемся над передовыми окопами. Несмотря на темноту, снежной белизной выделяется на черной земле меловой грунт, выброшенный при земляных работах, как мелко связанное кружево на черном бархате. Вдруг слева, в направлении от Серонны, вспыхивает красный огонь. Он трепещет то здесь, то там, и опять ослабевает, пока, наконец, не начинает мерцать маленьким огоньком. На полдороге, между ним и фронтом, виден еще небольшой свет, тоже красный, но он остается все время неизменным.

Я понимаю, что это значит. Там, где только что вспыхнул большой красный огонь,—аэродром французской эскадрильи, которую мы перед тем встретили, и которая, вероятно, хочет забросать бомбами один из наших вокзалов. Другой

огонь, видный по фронту,—это ориентировочный пункт; он расположен строго на север от первого, чтобы летчики могли лучше знать направление.



Взлет под огнем.

Совершенно невольно я делаю приготовления для сбрасывания бомб и показываю Энгману направление, где только что еще горел красный огонь.

Теперь он, кажется, исчез. Чувствуют ли люди внизу какую-нибудь опасность?

Нет,—там снова вспыхивает огонь—около трех минут после того, как он погас. Превосходно.

Я приказываю Энгману закрыть газ.

— Аэродром французской эскадрильи бомбоносцев!—Он кивает головой.

— Им мы и опустим в гнездо наши бомбы!

Энгман безумно рад; как бешеный, он качается туда и сюда.

Опять полный газ.

Стой, там движется поезд! Я быстро отмечаю его, длину вагонов и время в железнодорожной карте. Потом опять вглядываюсь вперед.

Все ближе подходим мы к цели, и все время внизу вспыхивает, через короткие промежутки времени, красный огонь.

Вот стоит зенитная батарея. Только чтобы они не испортили теперь нашу прелестную фильму! Перегибаясь через борт, я вижу как раз внизу новые вспышки. Проклятие! Что это? Огонь из орудий при выстрелах или только безобидный свет? Опасные минуты. Ничего, слава богу.

— Закрыть газ!—кричу Энгману на ухо.

Рев мотора постепенно уменьшается. Головная часть машины опускается; мы скользим вниз. В ушах только завывание и свист от тросов.

— Планирующий спуск до высоты в 2.000 метров... Только бы мне наверное попасть!..

Энгман кивает и потом вдруг кричит мне совсем неожиданно:

— Ротативный мотор!

И он передвигает газовой рукояткой взад и вперед. Он „тыркает“. И это звучит так, как будто идет книзу для посадки самолет с ротативным мотором, и летчик при этом все время дает немного газу, чтобы планирующий спуск не был слишком крутым и мотор не захлебнулся бы в бензине.

Хитрый парень—этот Таке!

И вот его хитрость уже подействовала. Теперь команда на земле бросает больше магния в огонь, чтобы облегчить нам посадку [1]).

— „Рук! рук!“—дергаю я два раза рукоятку бомбодержателя. Одна и вторая бомба падают.

---

[1]) Германские самолеты на войне ротативных моторов почти не имели. В данном эпизоде Энгман, имитируя своим „тырканием“ (т.-е. попеременным уменьшением и увеличением числа оборотов мотора), звук ротативного мотора, этим самым выдавал себя за француза. *Ред.*

Мы летим дальше. Те, внизу, слышат теперь свист бомб, летящих вниз. Я нагибаюсь через борт,—двойная вспышка, разрывы бомб,—совсем близко от огня. Я доволен.

Я сильно хлопаю Энгмана по правому плечу—поворот направо. Во второй раз мы приближаемся к красному огню. Опять то же самое зрелище.

— „Рук! рук!"—Номера третий и четвертый. Они попадут с пользой. Теперь вперед. Я смеюсь, потому что огонь все еще не потушен—не падайте духом, господа. Только тогда, когда мы удаляемся на большое расстояние, огонь раскидывается и втаптывается в землю.

Неприятный переполох!

Мое донесение будет, кажется, противоречить обычным: мы вновь перелетаем фронт без обстрела зенитными батареями и без преследования прожекторами.

Приятно потягиваемся на наших местах — успех делает всегда счастливыми, но и голодными. Еще раз я приказываю Энгману убавить газ.

— „Хорошо летается, Таке!" — Теперь пойдем обратно к Сарлоту и еще раз залетим туда. Пока мы идем против юго-западного ветра, сделаем наши три мили, и это будет очень хорошо, потому что солнце должно скоро взойти. Мы сначала выполним наше задание и тогда на обратном пути, наверное, встретим эскадрилью французских бомбоносцев. Сначала работа—потом удовольствие.

Энгман кивает и прибавляет газа. Через двадцать минут мы опять идем через фронт у Сарлота, слегка обстреливаемые зенитными орудиями. Мы на это не обижаемся.

Сегодня у них дела неважны. Скверное железнодорожное сообщение, большей частью все ангары еще закрыты, ни одного самолета в воздухе. Вероятно потому, что сегодня воскресенье. Или они все участвуют в нападении эскадрильи?

Я ударяю Энгмана по левому плечу, а правой рукой делаю круг перед его глазами. Затем я вытягиваю руку на север: „Домой!". Но постой,—там только что выходит из вокзала поезд!—Наклоняюсь над железнодорожной картой, чтобы его отметить.

Вдруг по всему телу проходит сотрясение, так что я ударяюсь головой о бомбовый ящик. Энгман закрыл глаза.

Что такое?

Я вскакиваю и следую взглядом за его вытянутой рукой. Справа от нас идет маленький биплан. Друг или недруг? Так как у него сплошной корпус, то по первому взгляду нельзя еще определить с уверенностью [1]).

---

[1]) В начале войны, большинство французских самолетов были с винтами толкающими, за крыльями, где сплошного корпуса нет. *Ред.*

Но вот он поворачивает к югу, и я вижу металлический блестящий кожух мотора, сверкающий в свете раннего утра. Биплан с ротативным мотором — значит француз! Теперь он поворачивается к нам боком. Моментально я подношу к глазам бинокль и совершенно ясно вижу трехцветную, красно-бело-синюю окраску поворотного руля.

Итак, Ньюпор.

Он нас еще не заметил. Ну, подожди ты!

Я был вынужден засмеяться, когда мой храбрый Энгман, не долго думая, полетел вслед за ним.

Бравый малый!

— Закрыть газ! — кричу я ему... И потом: „На него!" Энгман покачивается туда и сюда. Чудесный случай! Ньюпор, такой маленький и увертливый, еще ни разу не подвертывался под наш пулемет.

И опять мотор поет свою железную песню.

Я удивительно спокоен и подаюсь вперед в сильном напряжении.

Энгман включает пулемет и нагибается для прицеливания.

Его одолевает охотничья лихорадка. Невольно хочет он взять крупный прицел. И вдруг получает сильный удар по плечу.

— Глупости, другой прицел! И больше держать вперед!

Он кивает и передвигает немного поворотный руль.

Так!

Он нажимает спуск—и „так-так-так"! сыплется французу во фланг. Чудеснейшая музыка!

Я громко кричу от радости. Ньюпор в первый момент так ошеломлен, что Энгман успевает сделать более шестидесяти выстрелов. Но вдруг он становится на голову и пикирует на 100 метров вниз.

Я уже думаю: „Подбит!"—Тогда он опять дает руль высоты, мгновенно переходит в горизонтальное положение и присматривается к нам.

К нашей досаде, что мы его не подбили, примешивается восхищение перед его блестящим искусством. Наверное, старый опытный летчик.

Пока он злится на дерзость немецкого бомбоносца, отнюдь не истребителя, который позволил себе его задеть, я поворачиваю свой пулемет в другую сторону и сыплю на него новую очередь. Почти в то же время он высоко вздергивает свою машину, так что становится отвесно к земле, и трещит в нас из своего пулемета очередью из 40 выстрелов, но без попаданий. Только по таканью его пулемета я замечаю, что он стреляет.

Вскоре после того он опять ставит свой самолет на голову; я едва могу отправить ему вслед девять выстрелов;

он проскальзывает с обезьяньей ловкостью, пикируя под нас, кладет самолет на правый вираж так круто, что буквально стоит на кончике крыла; секундой позже он высоко подрывает его, и—„так! так! так! так"—снова обдает нас снизу и справа градом выстрелов.

На этот раз он целится лучше.

Я слышу, как пули свистят совсем близко, так близко, что я их ясно слышу через рев мотора, и в то же время одна из них сильно ударяет меня в левую руку и отскакивает от пулеметной установки.

Не везет!

Но у меня нет времени посмотреть, ранен ли я, или нет, так как в тот же момент увертливый противник опять проходит у нас под правым крылом.

Но я уже прицелился в него.

„Так-так!"—дребезжит ему навстречу свинцовый дождь из моего пулемета. На этот раз, кажется, мне посчастливилось. Потому что вдруг он начинает планировать круто к югу.

Ура! — Теперь прежде всего посмотрим, что делается с моей рукой. Я снимаю перчатку — все в порядке, только красная полоса, где скользнула пуля. И когда я рассматриваю меховую перчатку, я вижу совсем маленький прорез в полсантиметра длины, как будто сделанный острым ножем. Счастье! счастье! Я толкаю Энгмана и киваю ему в зеркало. Он отвечает мне, и я от удовольствия хлопаю в ладоши. Это должно значить: „Да, эта была чистая работа!"

Но и мы, наверное, получили пару попаданий, так же как и француз. Потому что одну секунду пули свистели чертовски близко.

Испытующе я оглядываюсь вокруг. Ага, вон там в левом крыле одна пробоина, напротив другая, на метр в сторону. Третья уже ближе. Она прошла через обшивку корпуса у сиденья наблюдателя и именно с правой стороны. На высоте колен. Вон там, на левой стороне, еще одна, только немного ниже. И действительно, мы находились в середине обстрела— ну, Гейдемарк,—ты счастливец.

Где только находится пуля, которая задела мою левую руку?

В то время, как я озираюсь кругом, мне в нос ударяет сильный запах бензина. Неужели прострелен бак?

Я нагибаюсь к пилотскому сиденью и наблюдаю за показателем бензина—он указывает 300 литров. Значит в порядке.

А маленький разносный бак?—Я опять поворачиваю голову кверху—да, действительно,— оттуда наше драгоценное топливо вытекает сильной струей и от сильного воздушного течения тотчас срывается и распыляется в воздухе. И в то же время я вижу, как отработанные газы из выхлопной трубы,

при каждой вспышке мотора, выкидываются сильными рывками, в виде пламени.[1])

Скверно!

А когда я поворачиваюсь, то замечаю, что весь корпус и рулевые поверхности уже намокли от вытекающего бензина. Ни секунды нельзя медлить. Я быстро нагибаюсь к Энгману.

— Закрыть газ!

Гул мотора затихает. Только через жиклер проходит еще немного бензина в цилиндры, но вполне достаточно для того, чтобы клапана работали и пропеллер бы вертелся. Энгман вопросительно поворачивается ко мне.

— Пробит разносный бак.

Он смотрит наверх и кивает.

— Зажигание выключить?

Одно мгновение я обдумываю.

Это все-таки рискованно, потому что тогда наш мотор и вместе с ним пропеллер остановятся совершенно, и в воздухе мы не будем в состоянии его вновь завести; придется, значит, где-нибудь садиться.

Но лучше это, чем свалиться горящими с высоты в 3000 метров, как это было пять дней тому назад с командиром северо-восточного бомбардировочного дивизиона.

— Ладно! Выключить!

Энгман нагибается влево и поворачивает выключатель магнето вниз. По очереди: Магнето № 1—Магнето № 2—выключены!

Мотор останавливается, а с ним пропеллер. Энгман делает знак рукой, выражающий сожаление. Я пожимаю плечами—жаль, но что делать! Теперь мы должны сесть где-нибудь в чистом поле. Ибо здесь наверху мы никак не можем завести мотор—для нас это совершенно ясно. Но, пожалуй, и это не так важно, потому что, кроме потери времени, вынужденная посадка не вызовет ничего дурного. Главное то, что исключается опасность сгореть.

Все это происходит очень быстро: еще не прошло 15 секунд, как я произвел по французу последний выстрел...

Как молния, я оборачиваюсь. Его больше нигде не видно, вероятно и ему немного попало. И других самолетов не видно в воздухе.

Я опять поворачиваюсь вперед. Альтиметр показывает 2.800 метров. Итак, слава богу, мы сможем безопасно перескочить через фронтовую линию. Под нами уже блестит сеть французских резервов. И нас обильно кроют фронтовые зенитные орудия гранатами и шрапнелями.

---

[1]) Вытекающий бензин, распыляясь в лету, угрожает не только пожаром от отработанных газов мотора, но даже и взрывом.

2.500.

Значит мы дотянем так далеко, что безопасно сможем сесть вне досягаемости французской артиллерии. Превосходно!

2:5 — это означает при безветрии планирующий спуск свыше 12 километров. Сегодня при противном ветре, все-таки—10 километров.

2.200.

Рассматриваю простреленный бак. Может быть его можно починить? Быстро вытаскиваю из кармана паклю и, замотав ею острие отвертки, осторожно пытаюсь заткнуть обе пробоины. Хорошо. Но лишь только я осторожно вытаскиваю после этого отвертку, с нею вместе, к несчастью, вылезает и пакля. И я получаю всю струю скопившегося бензина прямо в лицо. Моментально он испаряется под действием сильного потока воздуха,—ледяной холод проходит по лицу и рукам и покрывает инеем стекла очков. Я поднимаю их кверху и повторяю свою попытку.

1.800—время подвигается! По крайней мере мы вышли из сферы обстрела зенитных орудий, так что я могу работать спокойно.

На этот раз я вытаскиваю отвертку из бака весьма осторожно, и пакля хорошо задерживается острыми краями пробоин. Ура! Я показываю это Энгману. Он смотрит вверх и радостно кивает головой.

— Попробуйте еще раз пустить мотор,—кричу я ему на ухо,—и поставьте-ка самолет покруче на голову!

Он соглашается и ставит оба магнето на вспышку. Потом он отжимает самолет изо всей силы, так что тросы начинают гудеть и свистеть. У меня такое ощущение, как будто все внутренности и сердце поднимаются к самому горлу. Невольно я хватаюсь руками за подкосы кабана.

С быстротой молнии он дает контакт. Но безрезультатно.

Еще раз. Опять ничего. Пропеллер не двигается ни на иоту—мотор молчит.

Энгман подергивает плечами и приводит самолет опять в нормальное положение планирующего спуска.

1.200.

Крутой спуск с'ел у нас несколько сот метров высоты. В то время, как я выбираю место для посадки, из бака снова вырывается сильная струя бензина. Энгман отгибает голову в сторону, чтобы не быть ослепленным. Мне бензин обливает каску и кожаную куртку, ест мои глаза, как огонь, и снова леденит мне лицо и руки.

Лишь только я открываю глаза и осторожно осматриваю бак, я замечаю между обеими пробоинами широкую трещину. Кроме того, из бака вытекает еще одна струя,—третья пробоина.

Я опять вытаскиваю паклю, чтобы струю разносило ветром, так как иначе Энгман получит в лицо весь бензин.

900.

Время позаботиться о месте для посадки.

Первый вопрос: каков ветер у земли?

Опять я нагибаюсь к Энгману.

— Вон посмотрите на дым от локомотива, стоящего на свободном пути?—Внизу южный ветер!

Энгман кивает головой. Мы осматриваемся кругом.

Вдруг меня охватывает радостный трепет.

— Посмотрите-ка! По ту сторону деревни—место посадки справа от стогов сена! Это старый аэродром, на котором раньше стоял 123 авиотряд. Там мы и сядем.

Энгман соглашается.

400.

Теперь у меня есть время—все ясно, вряд ли сейчас что-нибудь может нам еще помешать. Мы там сядем, подождем, пока из пробитого бака вытечет весь бензин и, так как в главном баке у нас есть еще тридцать литров бензина, я заведу пропеллер, и мы сможем лететь домой.

Мне любопытно, сможет ли Энгман сесть здесь совершенно свободно. Помочь ему я больше не могу, даже не смею, потому что буду только мешать.

Теперь он кладет машину налево, в направлении к месту посадки. Я схватываю обе половинки поясного ремня и закрываю скобу. На всякий случай, ибо если мы перекинемся, меня с бешеной силой выбросит вперед. А этого может оказаться достаточно для того, чтобы сломать себе шею, несмотря даже на крепкий череп и шлем.

Спокойно и красиво планируя, наша белая птица идет на посадку. Лишь только колеса в первый раз касаются земли, Энгман получает от сильного толчка струю бензина в глаза. Он ослеплен и не может видеть маленьких бугорков, лежащих на нашем пути. Мы наскакиваем на эти препятствия. Резиновые аммортизаторы на оси тележки пружинят и подбрасывают нас высоко в воздух, с обезьяньей увертливостью, которую наш самолет еще сохранил по инерции.

С быстротой молнии у меня мелькает мысль: жаль, теперь случится неприятная поломка!

Подобно куску дерева мы валимся снова вниз и при этом скользим на правое крыло... Трах,—разлетаются в щепки прогоны и нервюры правого крыла, трещит тележка... Машина встает на голову, мои руки крепко цепляются за бортовые стенки. И в тот же момент мы переворачиваемся.

Как угорь, я вылезаю из-под низу. Пояс мне не приходится расстегивать, так как при падении он лопнул.

Французский летчик, вынужденный сесть у немцев, приводит в негодное состояние самолет.

А Энгман? Он также с трудом карабкается из-под своего пилотского сиденья.

И у него сильным толчком оторвало пояс и вышвырнуло его самого на передний край сиденья. Носовым платком он старается удержать кровь, текущую изо рта и носа... Молчаливо мы бродим вокруг нашей мертвой птицы.

— Жаль, Таке! Я так радовался тому, что мы сейчас сможем лётом отправиться домой.

Энгман совершенно убит.

— Да, г. лейтенант, я подошел так хорошо, хорошо, и вдруг мне в глаза этот проклятый бензин!

И опять он вытирает платком текущую кровь.

— Ну, теперь, все равно!—Впрочем в воздушном бою мы получили здоровую трепку. Посмотрите-ка. Одна пробоина справа под моим сиденьем, другая слева. И эти три штуки в разносном бензиновом баке, которые находятся между мною и вами. Посмотрите-ка только на большую пробоину вверху. Через нее почти можно просунуть в бак целую руку. Опять все сошло хорошо.

И Энгман качает головой.

— Так, а теперь мы посмотрим, что у нас попортилось!

К сожалению—очень много. Сломан один прогон и все нервюры правого верхнего крыла. Тележка совершенно сворочена. Пропеллер разлетелся в щепки, глушитель и радиатор смяты, корпус надломлен.

— Итак, почти совершенно разрушен, кроме мотора. По-видимому, тот еще в порядке, а это много значит!

— Можно ремонтировать,—говорит Энгман.

— Да больше ничего не остается делать!

Со всех сторон, между тем, сбегаются солдаты.

— Ближайший телефон?—спрашиваю я у одного.

— Здесь в деревне, г. лейтенант!

Пятью минутами позже я связываюсь с командиром своего отряда. Коротко передаю обо всем случившемся и о нашем воздушном бое. Он рад, что все кончилось благополучно.

— Ну хорошо, я посылаю вам старшего механика на легковом автомобиле и, кроме того, два грузовика с людьми для разборки машины. До свидания!

— До свидания, г. капитан!

Теперь мы сидим на развалинах нашей любимой птицы. Обидно. Я медленно обхожу вокруг нее и поглаживаю отверстия,—те геройские раны, которые она получила во многих воздушных боях и под ежедневным огнем зенитных орудий.

Вдруг мы прислушиваемся. С севера слышится хриплый орудийный лай и треск лопающихся шрапнелей и гранат. Скоро можно простым глазом сосчитать неприятельские

самолеты. Одиннадцать штук. Это возвращается отряд французских бомбоносцев.

А за ними стая немецких летчиков.

„Так, так, так“,—звучит вокруг нас.

Мы беспомощно стоим и завидуем нашим счастливым товарищам.

— Жаль, жаль!—говорю я.

И Энгман соглашается.

— Безумно жаль!

Я улыбаюсь ему.

— По крайней мере только на сегодня! Завтра мы возьмем себе из парка новый самолет и тогда, Таке!...

10 декабря, в тяжелом воздушном бою, погиб смертью героя мой славный пилот и дорогой товарищ унтер-офицер ЭНГМАН.

Воздушные приключения в Северном море.

I.

„Двухсердечные птицы".

„Отец Ден" уже значительное время был начальником гидроавиационной станции Лист, а это уже само по себе являлось не совсем обычным, так как он был офицером запаса. Но вот его все же сместили, и он распрощался с нами и со всей станцией. Его преемником был капитан-лейтенант Гориссен, который в начале войны был сбит в воздушном бою на восточном фронте и взят в плен, но не так давно вернулся из России обратно. Он был „вдохновленным" летчиком и особенно его восторгали двух-моторные самолеты, называемые у нас обычно „Ге-птицами". Такое увлечение его казалось нам во всяком случае несколько странным, так как эти самолеты мало или даже совсем не могли применяться в морской разведке, вследствие их плохой способности к взлету и прежде всего из-за слабой мореходности; потому они уже давно вышли у нас из моды.

Как много смелых летчиков Северного моря были вынуждаемы к спуску вдали от берегов вследствие остановки мотора, для чего на этих самолетах—при наличии двух моторов—представлялось вдвое больше шансов, чем на других машинах! Как часто бывало, что в таком случае, при попытке пилота взлететь вновь, самолет опрокидывался через голову, и экипажу с трудом удавалось спасаться на сломанных поплавках, на которых приходилось высиживать, порою в страшном холоде, целые часы, прежде чем его подбирали случайно мимо проходившие корабли! Не мало было летчиков, которые погибали таким образом в море после аварии в воздухе, о чем затем официально сообщалось: „Не вернулись с разведки, выбыли из строя"...

Именно поэтому двух-моторные самолеты стояли у нас обычно в разобранном виде, в дальних углах ангара, влача там довольно бесславное существование. Но у них было одно, во всяком случае немаловажное преимущество, которым нельзя было пренебрегать: они могли находиться в воз-

духе значительно дольше, чем обыкновенные разведочные гидросамолеты, особенно, когда их снабжали, вместо самодвижущихся мин, большим дополнительным баком с бензином, так называемым „шлипптанком". Это качество их и побудило нашего нового начальника станции принять решение произвести на этих самолетах разведку „Фридрихштрассе", т.-е. нейтрального фарватера в Северном море.

Так как я принадлежал к экипажу одного из двух-моторных самолетов и, следовательно, должен был первым принять участие в этом деле, то я предложил произвести сначала испытание их надежности: „Ге-самолет" должен был исправно выполнить раньше три обычных разведки, и только после этого я соглашался признать себя готовым отважиться на „большое предприятие". С этим согласились, но первое же испытание вышло неудачным.

В тот день не было ветра, и нашим опытным летчикам, при всем их желании и искусстве, никак не удавалось поднять с воды этих тяжелых птиц, хотя последние целыми часами с грохотом бегали по воде, конечно, к молчаливому злорадству всех свидетелей, несмотря на то, что мы пробовали подниматься во всех направлениях, в каких только можно было обнаружить хоть малейший ветерок. Ничего не добившись, мы вылезли из самолетов, провожаемые насмешками товарищей, и велели отправить машины обратно в ангары.

Во второй раз дело обстояло несколько лучше. Правда, и на этот раз взлет продолжался очень долго и нам только с большим трудом удалось оторваться от воды, непосредственно перед отмелью, но во всяком случае мы все же полетели. Во время разведки все шло хорошо, даже настолько хорошо, что на обратном пути мы рискнули поменяться местами, что на Ге-самолете не представляло затруднений, так как летчик и наблюдатель сидят рядом. Но я управлял самолетом всего лишь полчаса, так как вдруг левый мотор перестал работать, и мы едва только успели занять снова прежние места, ибо делать посадку на воду я еще не умел. Мы сели в море вполне благополучно, но, несмотря на все наши старания, никак не могли найти в моторе какой-либо неисправности; к нашему сильному удивлению он вновь безукоризненно заработал, как только опять был дан газ. Но самое удивительное было то, что как только был включен и второй мотор, самолет поднялся так хорошо и так быстро, как от него никогда нельзя было ожидать, и что, вероятно, вообще возможно только в редких случаях. Можно себе представить, что по возвращении в Лист, всего лишь на четверть часа позже остальных летчиков, мы были весьма горды удачным стартом нашего самолета посреди моря. Но все же я не мог побороть в себе чувства недоверия, которое не прошло даже

и тогда, когда после вторичной, самой тщательной проверки мотора „№ 1“, механик уверял меня с тысячью клятвами, что мотор в полном порядке. И, действительно, при следующей же разведке опять случилось несчастье.

В чудную погоду мы пошли на нашей двухсердечной птице вдоль берегов Дании на север. Местность эта была нам хорошо знакома еще с наших прежних походов. Сначала мы миновали маяк Блаванд-Гук, затем маяки Лингвик и Бовбьерг, где у круто обвалившегося берега лежали обломки одной из наших подводных лодок, затем канал Тиборен, Лодбьерг и после двух с половиной часового похода, там, где берег Ютландии круто сворачивает к востоку, под нами в лучах солнца показался белый четырехугольный маяк Ганстгольм. Тогда я дал пилоту Гросс знак для поворота. Он начал красивый вираж в 90°, и в середине этого виража левый мотор вдруг перестал работать. Такая досада! Неужели нам придется садиться здесь, в расстоянии 240 километров от Листа?

Эта перспектива мало улыбалась. К счастью, я заметил, как незадолго перед поворотом Гросс переключил бензин на шлипптанк, и вот, вспомнив это теперь, мне пришла спасительная мысль, что, вероятно, есть неисправность в бензинопроводе от этого бака к мотору. Я закричал: „Разносный бак“.—Гросс переключил бензин, и мотор опять заработал совершенно исправно. Но так как в верхнем разносном баке бензина хватало только на короткое время, то я должен был постоянно снова наполнять его, что я и делал с помощью маленького ручного насоса, ужасно неудобного. Сначала это занятие не казалось мне особенно тяжелым, но после нескольких раз все же стало делаться очень жарко. Наконец, я разрешил себе 10 минут отдыха, но за это время указатель бензиномера успел так значительно упасть, что я принужден был скорее снова накачивать. Сильно занятый насосом, я совершенно не заметил, что с юга навстречу нам шли темные тучи. Солнце внезапно исчезло и прежде, чем мы успели что-либо предпринять, мы очутились среди туч, которые лишили нас всякой видимости.

У летчиков существует поговорка:

„Если тебе небезопасно наверху, берись энергично за руль высоты“.

Это и сделал Гросс, и мы смогли опять кое-что видеть, спустившись к воде всего лишь на высоту в 50 метров. Но и здесь нам ни в коем случае хорошо не было: над нами—разразившаяся гроза, под нами—бушующее море, и у нас к тому же ненадежный мотор. Если бы пришлось здесь садиться на воду, то мы могли бы, не задумываясь, составить завещание, конечно, если бы у нас еще осталось для этого

время. И в дополнение ко всему в воздухе из-за грозы страшно болтало. Самолет наш бешено бросало в разные стороны, так что Гроссу стоило больших усилий хоть частично парировать воздушные толчки. Я же должен был накачивать, и снова накачивать. Постепенно мне сделалось так жарко, что я бросил сначала кожаную куртку, а затем и шапку, так что ясно чувствовал, как ветер все больше и больше рвал мои, и так редкие волосы. Но приходилось жертвовать и волосами!

Мои усердные старания, вероятно, все же не были напрасны. Мотор работал, работал безупречно. Триста литров бензина были перекачены вверх в разносный бак. В это время мы шли у Блаванд-Гук, оставалось еще три четверти часа пути. Мне было ужасно жарко! Понемногу начинала болеть и правая рука, но что делать? Последние 100 литров бензина должны были быть также перекачены наверх, и когда это было мною сделано, то в вознаграждение мы увидели давно желанный нами „Элленбоген".

Через несколько минут мы благополучно сели у нашей станции.

Было ли это геройское дело? Пожалуй вряд ли, так как здесь было только то, что мы „накачали" себе жизнь в самом подлинном смысле этого слова.

„Большое предприятие" все же так и не было выполнено: этому помешала воздушная катастрофа.

II.

17-ое июля 1918 года. Был прекрасный июльский день. Синим сводом поднималось безоблачное небо над темно-зеленым морем. Солнце ярко светило, но, несмотря на это, не было слишком жарко, так как временами дул ветерок и приносил с собой прохладу. На маневренной площадке стоял готовый для похода гидро-авиационный дивизион, состоящий из шести самолетов типа „Бранденбург" (с ординарным корпусом). Экипажи их были уже на борту, и обслуживающая команда ждала только приказания для пуска самолетов на воду. Шестой самолет не принадлежал собственно к дивизиону, а предназначался на этот раз для начальника станции капитан-лейтенанта Гориссен, который хотел тоже пойти в разведку для информации, вместе с лейтенантом флота Лёве, прозванным „морским львом" (в отличие от другого из наших товарищей, призванного из запаса, которого называли „запасный лев").

Снаряжаясь к воздушному походу, капит.-лейт. Гориссен передал мне, как своему старшему офицеру, командование станцией на время его отсутствия, которому суждено

было продолжиться несомненно дольше, чем сам он мог, пожалуй, предположить. Я пожелал ему обычное у нас: „Счастливого возвращения“ [1]), а затем он направился к самолету.

На мосту стоял „властитель острова“, как все называли начальника гарнизона острова, который хотел осмотреть станцию, а теперь должен был обождать сначала отправления дивизиона. Один за другим самолеты спускались на воду и бежали по морю к месту старта, где они собирались, подобно стае птиц, перед полетом в дальние страны. На одно мгновение они остановились, чтобы повернуться против ветра; вскоре после этого послышался шум шести моторов. Самолеты один за другим отрывались от воды и поднимались выше и выше. Вот все они сделали вираж. Это вышло так уверенно и красиво; ясно было, что они находились в своей сфере. Вот они пошли обратно, чтобы продолжать свой путь в море. Взоры всех нас были устремлены на дивизион и, несмотря на то, что эта картина была нам, ведь, хорошо знакома, мы не могли оторваться от этих птиц, так уверенно улетающих в лучах солнца.

Ожидавший меня в отдалении „властитель острова“ уже начал проявлять явные признаки нетерпения, как вдруг один самолет отделился от дивизиона, и почти негодующее восклицание „Ах!“ сорвалось с моих уст. Вслед за этим тотчас же раздался общий крик ужаса, так как самолет низвергся камнем вниз и, подбросив высокий столб воды, исчез под волнами.

Быстро передав „властителя острова“ другому офицеру, я бросился затем к нашей моторной лодке „Инкен“, едва успев впрыгнуть в нее, прежде чем она отошла. Самолеты, находящиеся на взморье, и лодки, спущенные на воду с кораблей, стоящих на рейде, тоже спешили к тому месту, где всплывали лишь обломки несчастного самолета. Одна лодка уже шла нам навстречу; в ней находился наблюдатель,— это был Лёве. Значит, несчастье случилось с Гориссен. Мы нашли его затем мертвым среди обломков его самолета. С нашей печальной ношей мы причалили к мосту, где врач хлопотал около Лёве. Но и здесь всякое искусство врача оказалось бесполезным: Лёве скончался у него на руках.

Вскоре все военные флаги на станции были приспущены; гидро-авиационная станция Лист облеклась в траур по случаю смерти двух своих самых способных офицеров.....

Вечер того же дня. Мы опять стоим на платформе и на этот раз ждем возвращения разведочной пары самолетов. Скоро обе машины показались над „Элленбоген“ и немного

---

[1]) Дословный перевод с немецкого—Глюк аб—„счастливо вниз“, т.-е. „желаю благополучного спуска“.

позже они спустились. Но каково было наше удивление, когда из каждого самолета вышло по три человека! Откуда это они добыли третьего? Когда летчики подошли ближе, мы заметили, что экипаж каждого самолета вел своего гостя, и теперь я даже различил на рукавах одного из них золотые нашивки лейтенанта. Но на кого он был похож? Совершенно черные лицо и руки, без шапки, растрепанные волосы, нависшие на лицо; он с трудом держался прямо, однако это не помешало ему, вытянувшись в струнку, отрапортовать о своем прибытии. В ответ на мой вопросительный взгляд лейтенант Гайнек доложил мне, что он нашел среди моря лодку с 21 человеком, которые были все в таком же жалком состоянии; этих двух, лейтенанта и кочегара, они захватили сейчас же с собой, а другие остались в лодке и ждут, чтобы пришли и за ними....

* * *

Ночь. В высоких волнах моря смело прокладывала себе дорогу германская флотилия моторных катеров. Она шла у Тершеллин-Банк, держа курс на запад. Вдруг головная лодка взлетела в воздух и прежде, чем остальные успели хорошо понять, в чем дело, за первой последовала вторая, а за ней и третья. Повсюду взрывы и треск, и летящие во все стороны обломки: катера наскочили на минное заграждение. В волнах масса людей борется с отчаянием, и только немногие из них, напрягая последние силы, спасаются в уцелевшую лодку.

На рассвете они оказались в безбрежном море совершенно одни. Только множество плавающих по воде обломков свидетельствовали о ночной катастрофе. Но все же никто не падает духом, тем более, что между ними нет никого с тяжелыми ранениями, а надежда на спасение еще более увеличилась, когда после некоторых усилий одному механику удалось привести в действие небольшой лодочный мотор. Офицер, старший по чину, взял на себя командование и отдал приказ держать курс на юго-восток к германскому побережью.

Некоторое время все шло хорошо и, пожалуй, кое-кто из пострадавших мечтал даже быть в этот же день вечером опять дома, как вдруг мотор перестал работать. Несмотря на продолжительные усилия экипажа, привести мотор в действие удается лишь на короткое время, а затем он останавливается навсегда: вышел запас масла. Лодка носится по волнам и мало-по-малу всем становится ясно, что спасение их предоставлено теперь случаю. Поэтому все напряженно осматривают горизонт в надежде заметить где-нибудь парус или дымок. Но ничего не видно. Подымают скудный парус, но

от него пользы тоже не много, потому что ветер стих почти совершенно и едва двигает лодку с места.

Неизвестность действует угнетающе, тем более, что голод и жажда дают себя со временем неприятно чувствовать, и кожа сильно припекается горячим солнцем. Ночь подходит к концу, и брезжит удивительное ясное утро. Не принесет ли спасение сегодняшний день? Но несмотря на то, что все смотрят так усердно, что больно глазам, все же ничего не видно. Опять наступает ночь, и опять утро, но и третий день тоже не приносит ничего. Отчаяние овладевает всеми, особенно когда они представляют себе верную смерть от голода и жажды.

Еще два раза заходит солнце и вновь два раза оно восходит еще красивее и ярче, чем накануне... И вот уже шестой день.

Больше никто в лодке уже не осматривает горизонт. Ведь это все равно бесполезно, разве может какой-нибудь корабль зайти сюда, в середину минного поля! И к тому еще все время яркое солнце, которое печет так безжалостно!

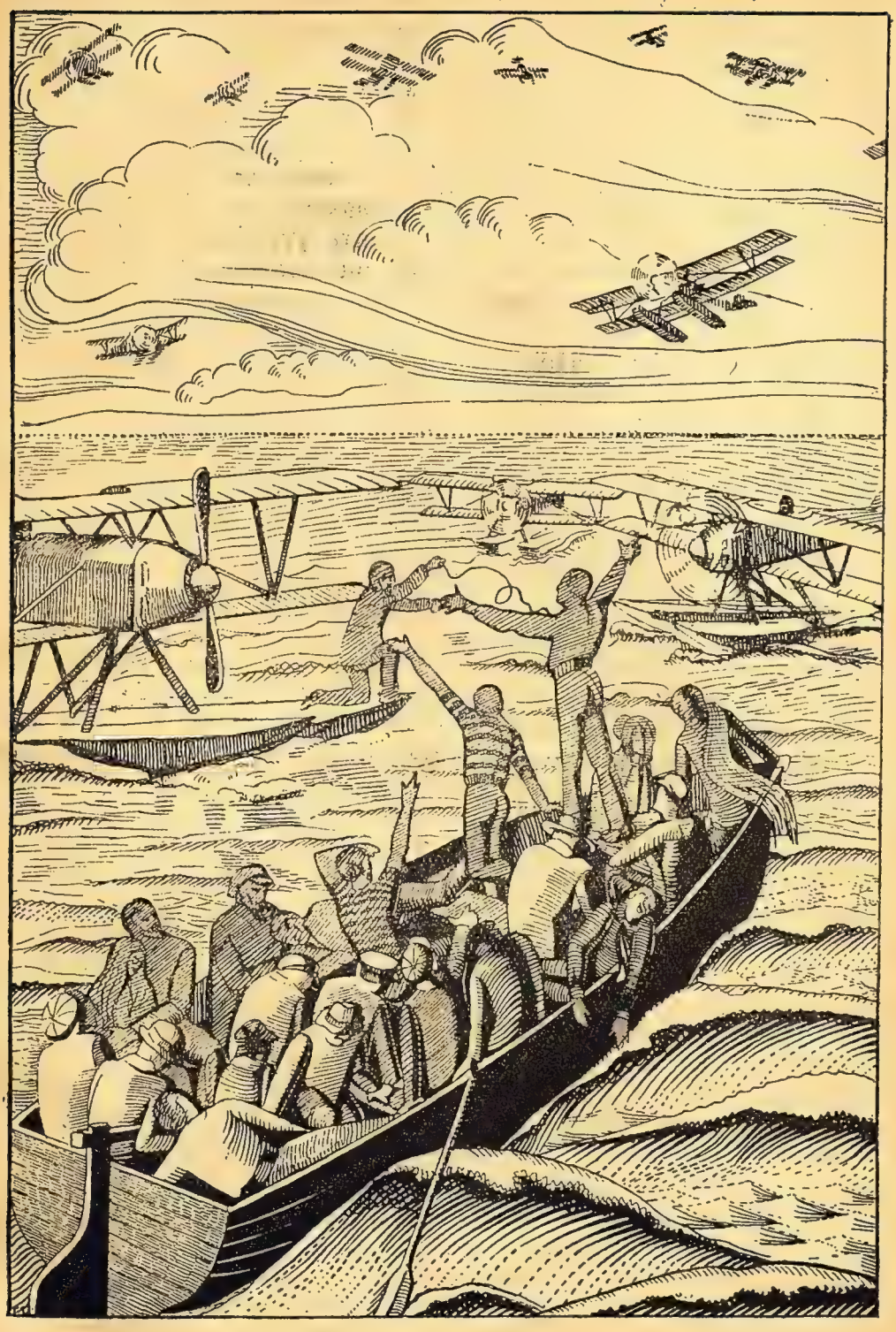
Вдруг,—что это?—как будто бы какой-то шум. Он звучал как далекое жужжание. Действительно, вот оно слышится снова. Луч надежды оживляет опять несчастных. Они напряженно осматриваются во все стороны, и вдруг из груди всех вырывается торжествующий крик: самолеты! Последние держат курс по направлению к лодке и быстро приближаются.

Все в лодке принимаются махать изо всех сил, выпускают последнюю сигнальную ракету звездой—будет ли она замечена летчиками? Что такое—неужели же они сворачивают? Нет—это была ошибка взволнованных нервов. Еще несколько минут тревожного сомнения; самолеты ближе, если они не окончательно поражены слепотой, они не могут лодку не заметить.

И действительно! Шум моторов вдруг смолкает, плавно планирующим спуском, самолеты садятся на воду и подплывают к лодке, откуда руки всех несчастных тянутся навстречу их спасителям. Последние берут к себе лейтенанта и одного кочегара, который чувствует себя хуже остальных. С успокаивающими словами: „мы скоро вернемся и заберем вас всех“, самолеты опять поднимаются и летят в Лист....

* * *

Немедленно спускается на воду дежурный самолет. Быстро упаковываются на нем бисквиты и красное вино, между тем как врач тоже готовится в путь, так как он должен пойти с этим самолетом, чтобы оказать первую помощь пострадавшим. В ангарах и жилых помещениях раздается трезвон: Тревога! Команда и офицеры бегут из бараков, самолеты



Летчики спасают потерпевших мореплавателей.

один за другим быстро выводятся из ангаров, и воздух наполняется шумом моторов, которые прогоняются все одновременно.

Тем временем я собрал вокруг себя всех пилотов и наблюдателей для дачи приказа относительно похода. „Семь пар самолетов отправляются немедленно. Старшие в каждой паре идут без пассажиров, так что каждая пара сможет привезти троих из числа оставшихся в живых! При извлечении спасшихся от каждой пары одновременно спускаются по одному самолету, тогда как другой остается на это время в воздухе и поддерживает радио-связь со станцией (Лист). Самолеты со старшими летчиками подходят к лодке в порядке их тактических номеров и один за другим берут к себе всех потерпевших катастрофу".

Поднимается первая пара самолетов. За ней вторая, наконец все они исчезают за горизонтом. Все исполняется прекрасно.

Первые самолеты спустились к лодке, где врач уже был занят тем, что перевязывал раненых и утолял их голод и жажду. Несмотря на то, что пересадка из лодки в самолет поверх крыльев не так-то проста, дело быстро подвигалось вперед, и все пострадавшие один за другим были усажены на места наблюдателей.

Таким образом первые самолеты довольно быстро опять готовы к отправлению. Однако лейтенанту Штраат жаль прекрасной лодки; неужели бросить ее здесь на погибель? Быстро решившись, он перебрасывает в нее канат и берет ее на буксир. Конечно, дело идет очень медленно, но так как море сравнительно спокойно, они все же подвигаются вперед и через несколько часов выбираются из минного поля, где их поджидают сторожевые суда, которые и принимают спасенную лодку. Лейтенант Штраат опять поднимается и дает на станцию радио, что все потерпевшие катастрофу и даже сама лодка спасены. Это сообщение сейчас же передается дальше начальнику авиации в Вильгельмсгафен.

Когда на следующее утро к нам явилось сторожевое судно и передало спасенных на госпитальное судно, делопроизводитель принес мне телефонограмму из Вильгельмсгафена: „Благодарю за правильное выполнение дела спасения погибающих. Командующий флотом". На смотре я оглашаю эту благодарность всем летчикам,—тем, которых она касается, конечно прежде всего,—и все мы чувствуем некоторое удовлетворение от того, что у смерти, которая утром лишила нас двух товарищей, мы вечером вырвали за это двадцать одного.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

I. Характер развития авиации в 1914—18 г.г.

Стран.

Германская авиация на западном фронте до позиционной войны. (Военлет. Подполк. Зигерт) 5
Влияние позиционной войны. (Военлет майор Нейман) . . . 8
В оборонительных боях 1917 г. (Военлет майор Генельт) . . 11

II. Разведочная служба авиации.

Глубокая разведка у немцев. (Летнаб лейтенант Дикгоф) . . 18
Глубокие разведки 1915—1918 гг. (Летнаб шт.-кап. Фрикке) . 24
Германская фото-разведка и фото-съемка (Военлет Нейман и летнаб Бекман) 29

III. Артиллерийская служба авиации.

Артиллерийский летчик в 1914 г. (Летнаб Коссель) 41
Германская авиация при артиллерии. (Летнаб лейтен. Пехман) . 43
Обслуживание дальнобойной артиллерии. (Летнаб Мюллер-Кале) 49

IV. Пехотная служба авиации.

Обслуживание пехоты в Германии (Летнаб Дикгоф) 59
Пехотные авио-отряды в боях у Арраса (Летчик Царер) . . 64
В сражении с танками при Камбрэ. (Военлет. капит. Фласгар) 67

V. Служба авиации ночью.

Ночная авиация в Англии. (Летчик Тернер) 74
В ночном походе. (Летнаб Гейдемарк) 78

VI. Некоторые особые случаи применения авиации.

Устройство взрывов в тылу неприятеля (Летнаб Коссель и Фальке) 82
Авиация в Средиземном и Черном морях. (Морлет капит. II р. Молль) 89

VII. Воздушная оборона внутренней территории страны.

Воздушная оборона Англии от цеппелинов. (Летчик, майор Тёрнер) 92
На цеппелине над Лондоном. (Военвоздух Лампель) . . . 103
Нападения на Англию германской авиации. (Летчик майор Тёрнер) 108

VIII. Разные эпизоды воздушной войны.

	Стран.
Акробат по-неволе. (Летнаб Леонгарди)	118
Минус 30°. (Летнаб Гейдемарк)	121
Переживания морских летчиков. (Морлет кап. II р. Молль) .	125
Четыре воздушных победы. (Военлет Генкель)	131
Английские герои в тылу. (Летчик Тёрнер)	136
Последний поход заслуженного самолета. (Летнаб Гейдемарк)	141
Воздушные приключения в Северном море. (Морской летчик Фрап Мюллер)	154

Издательская Секция ОДВФ СССР.

МОСКВА, Б. Садовая, 4 (уг. М. Бронной). Тел. 1-67-49 и 5-93-06.

ВЫШЛИ ИЗ ПЕЧАТИ И ПОСТУПИЛИ В ПРОДАЖУ:

Вейгелин.—Воздушный флот в мировой войне.
Отчет ОДВФ за период от 1 до 2 всесоюзного с'езда.
Проф. Лобач-Жученко.—Развитие авиационных двигателей. Ц. 1 р. 20 к.
Вейгелин.—Самолеты на морской службе. Ц. 25 к.
Татарченко.—Воздушный флот Америки. Ц. 50 к.
Его же.—Воздушный флот Британской империи. Ц. 40 к.
Эскадрилья „Ленин".—Ц. 40 к.
Баратов.—Санька Недолет. Ц. 55 к.

ИМЕЮТСЯ В ПРОДАЖЕ:

Анощенко.—Свободные аэростаты. Ц. 30 к.
Вяткин.—Трудовой народ, строй воздушный флот. Ц. 10 к.
Его же.—Воздушный флот в войне прошедш. и будущего. Ц. 15 к.
Валентэй.—Тайны воздушной войны. Ц. 35 к.
Ильзин.—Практика полетов. Ц. 2 р.
Правила ночных полетов.—Перев. с англ. Н. Курбатова. Ц. 25 к.

Библиотечка ОДВФ, под редакцией Вейгелина:

Кн. 1.—Изобретатели воздушных шаров.
Кн. 2.—Воздухоплаватели минувших дней.
Кн. 3.—Первые строители воздушных кораблей.
Кн. 4.—Первые поборники авиации.
Кн. 5.—Первые крылатые люди.
Кн. 8.—Братья Райт.
Кн. 10.—Авиа-спорт и авиа-туризм.
Кн. 11.—Первые использования аэростатов.
Кн. 12.—Первые использования авиации.

НА-ДНЯХ ПОСТУПАЮТ В ПРОДАЖУ:

Вейгелин.—Пять недель на воздушном шаре.
Никита.—Даешь небо.
Крестьянинов.—Самолет на службе сельского хозяйства. II изд.

Библиотечка ОДВФ „Даешь мотор".

Моишеев.—Авиационный мотор; зачем он нужен?
Лобач-Жученко.—Современные авиационные моторы и их производство.
Его же.—Что такое авиационный мотор, как он устроен и как работает.

Цена 70 коп.

09723

СКЛАДЫ ИЗДАНИЯ:

МОСКВА, Контора журнала „Военный Вестник“,
Б. Садовая, 4, тел. 167-49.

ЛЕНИНГРАД, Книжный магазин Военной Типографии Управл. Р.-К. К. А. Пр. 25 Октября, 4, тел. 544-76.